Digitized by Google

FONDO PIZZOFALCONE

NAZIONALE
B. Prov.
VI
79
BIBLIOTECA
VITT. EM. III
NAPOLI

10. G. 38

LIOTECA PROVINCIALE
rmadio XVI
Palchetto C
Num.° d' ordine 33

~~10. G. 38~~

126
B Prov
VI
79

Digitized by Google

DE LA

PUISSANCE AMÉRICAINE.

Ouvrages du même Auteur.

CONSIDÉRATIONS SUR LE PRINCIPE DÉMOCRATIQUE QUI RÉGIT L'UNION AMÉRICAINE, et de la possibilité de son application à d'autres États, ouvrage formant le complément de la *Démocratie en Amérique* de M. de Tocqueville, avec une Carte des États-Unis d'Amérique. 1 vol. in-8°. 1841.

TRAVAUX D'AMÉLIORATIONS INTÉRIEURES, projetés ou exécutés par le gouvernement général des États-Unis d'Amérique. 1 vol. in-4°, et atlas in-folio. 1834.

CHEMINS DE FER AMÉRICAINS; Historique de leur construction; prix de revient et produits; mode d'administration adopté; résumé de la législation qui les régit, faisant suite aux travaux d'améliorations intérieures. In-4°; planches. 1836.

EXAMEN COMPARATIF DE LA QUESTION DES CHEMINS DE FER EN 1840, en France et à l'étranger, et de l'intervention du gouvernement dans la direction et l'exécution des travaux. 1 vol. in-8°. 1840.

NOTICE SUR LES CHEMINS DE FER ANGLAIS, ou Résumé analytique des principaux renseignements contenus dans les publications officielles du parlement en 1839, et traitant de l'organisation financière des compagnies; de la construction des railways; de leur prix d'établissement; de leur administration; du mouvement et des revenus: des voyageurs; du montant de la taxe prélevée par l'État. 1 vol. in-8° 1840.

PARIS. — IMPRIMERIE SCHNEIDER ET LANGRAND.
Rue d'Erfurth, 1.

615910

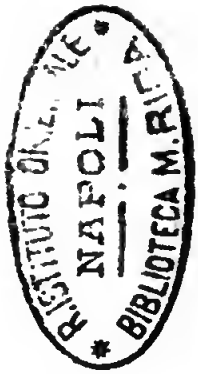
DE LA PUISSANCE AMÉRICAINE.

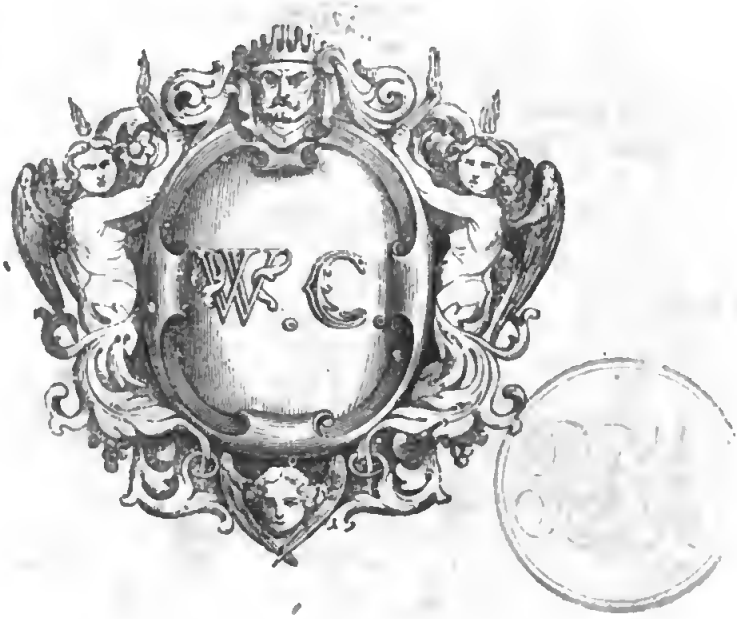
ORIGINE, — INSTITUTIONS, — ESPRIT POLITIQUE,
RESSOURCES MILITAIRES, AGRICOLES, COMMERCIALES ET INDUSTRIELLES
DES ÉTATS-UNIS,

PAR

GUILLAUME TELL POUSSIN,
Ex-major au corps du génie américain,
et aide de camp du général du génie Bernard.

TOME DEUXIÈME.





PARIS,
W. COQUEBERT, ÉDITEUR,
RUE JACOB. 48.
1845

A NAZIONALE • NAPOLI

Digitized by Google

TABLE DES MATIÈRES

CONTENUES DANS CE VOLUME.

SECONDE PARTIE.

RESSOURCES MILITAIRES, AGRICOLES, COMMERCIALES ET INDUSTRIELLES DES ÉTATS-UNIS. 1

CHAPITRE PREMIER.

DE LA DÉFENSE NATIONALE.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

Origine de la défense nationale. — La constitution de 1787 en contient le premier projet. — Circonstances qui s'opposèrent à son accomplissement. — Le quatorzième congrès en décrète la réalisation. — Arrivée du général Bernard aux États-Unis. — Organisation d'un comité de défense. — Travaux de ce comité. — Reconnaissance militaire des frontières de mer et de terre de l'Union. — Plan d'ensemble adopté pour la défense des côtes. — — Principaux éléments dont se compose le système américain. 2

CHAPITRE II.

DE LA DÉFENSE NATIONALE.

MARINE MILITAIRE DE L'UNION AMÉRICAINE.

Son organisation successive, son importance actuelle; matériel; personnel. — Chantiers de construction, de réparation. — Ports de refuge. — Rades de rendez-vous. 12

CHAPITRE III.

DE LA DÉFENSE NATIONALE.

DES FORTIFICATIONS.

Leur objet. — Leur caractère. — Leur armement. — Leur juridiction. 31

CHAPITRE IV.

DE LA DÉFENSE NATIONALE.

FRONTIÈRES MARITIMES DE L'UNION.

Description et organisation militaire de la frontière du Nord-Est ; — du Milieu ; — du Sud ; — du golfe du Mexique. — Ports de Portland, Portsmouth, Boston, New-York, Philadelphie, Baltimore, Charleston et Pensacola. 37

CHAPITRE V.

DE LA DÉFENSE NATIONALE.

FRONTIÈRES DE TERRE.

Description et organisation défensive de la ligne du Nord. — Hydrographie des grands lacs. — Ligne de l'Ouest. 54

CHAPITRE VI.

DE LA DÉFENSE NATIONALE.

ARSENAUX ; — MANUFACTURES D'ARMES ; — DÉPOTS ; MAGASINS ; — FONDERIES. 65

CHAPITRE VII.

DE LA DÉFENSE NATIONALE.

VOIES NATURELLES DE COMMUNICATION.

Rôle important que jouent les voies navigables naturelles dans la défense. — Physionomie physique du territoire américain. — Nombre et disposition des voies naturelles de communication. 71

CHAPITRE VIII.

DE LA DÉFENSE NATIONALE.

NAVIGATION A VAPEUR.

Progrès et influence de cette navigation ; ses conséquences physiques et morales sur la nation américaine. — Nombre des bateaux à vapeur. — Force effective. — Tonnage. — Accidents. — Dépense de la navi-

gation sur l'Atlantique ; sur les fleuves de l'Ouest ; sur les lacs. — Prix des transports. — Relation de la navigation à vapeur avec la défense nationale. 81

CHAPITRE IX.

DE LA DÉFENSE NATIONALE.

VOIES DE COMMUNICATIONS ARTIFICIELLES. — CANAUX.

Origine; classification. — Lignes de l'est à l'ouest ou des grands fleuves de l'Atlantique à ceux de la vallée du Mississipi. — Lignes reliant ces derniers aux lacs et au Saint-Laurent. — Ligne parallèle au littoral. — Canaux les plus importants des États-Unis. — Résumé technique sur les canaux américains. 96

CHAPITRE X.

DE LA DÉFENSE NATIONALE.

CHEMINS DE FER.

Origine des chemins de fer. — Il existait aux États-Unis de nombreuses routes ordinaires avant l'introduction des chemins de fer. — Caractère distinctif des chemins de fer américains, empruntant son cachet au génie particulier des habitants; comment le chemin de fer se rattache directement à la défense du pays. — Exemple de son application au transport des troupes, des munitions de guerre. — Économie qu'il doit procurer. — Renseignements techniques sur les chemins de fer américains. — Leur classification ; leur développement ; dépenses totales; frais d'entretien ; rendement ; mode de construction. — Locomotives américaines. — Établissement où elles sont fabriquées ; voitures de voyageurs, waggons. — Frais d'exploitation. — Tarif des voyageurs, des marchandises. — Embarrassement financier résultant du développement extraordinaire donné à la construction de ces nouvelles voies. — Avenir. 125

CHAPITRE XI.

DE LA DÉFENSE NATIONALE.

ARMÉE RÉGULIÈRE.

Force numérique de l'armée américaine. — Son accroissement, suivant les besoins, peut toujours être décrété par le congrès. — Corps des officiers, son instruction, sa tenue, son caractère distinctif. — La loi ne pourvoit point aux retraites. — Mode de recrutement. —

Distance qui sépare le corps des sous-officiers de celui des officiers. — Régime des garnisons, des campements des troupes fédérales. — L'autorité municipale toujours supérieure et respectée dans ses prérogatives. — Aucun corps de troupe ne peut stationner sur le territoire d'un État sans en avoir obtenu la permission préalable des autorités locales. 164

CHAPITRE XII.

DE LA DÉFENSE NATIONALE.

LA MILICE.

La milice, le principal élément de la défense nationale. — Aptitude spéciale des Américains pour la guerre défensive. — Force numérique de la milice. — Aucune loi de l'État ne défend les rassemblements de troupes sur le lieu des élections. — Les lois réservent aux citoyens l'action libre de leurs droits électoraux.. 173

CHAPITRE XIII.

DU SENTIMENT DE CONQUÊTE CHEZ L'AMÉRICAIN.

Origine de la société américaine ; influence de la race anglo-saxonne sur les divers éléments dont elle se compose. — Esprit d'empiétement qui la caractérise. — Son activité extraordinaire exige qu'elle puisse s'étendre.. 180

CHAPITRE XIV.

DU CLIMAT DES ÉTATS-UNIS.

Causes qui concourent à rendre le climat des États-Unis tempéré. — Observations météorologiques exécutées par ordre du département médical de l'armée. — Résultats qu'elles constatent. — Trois climats bien distincts aux États-Unis, suivant trois grandes divisions territoriales correspondantes du littoral, de l'intérieur et des bords des grands lacs. — Le nombre des jours clairs et couverts suit la même division. — Quantité d'eau tombée. — Tableau des températures moyennes aux États-Unis. — Théorie des ouragans, tempêtes, par le professeur Espy.. 184

CHAPITRE XV.

DE LA POPULATION AUX ÉTATS-UNIS.

Marche que suit l'accroissement de population : 1° chez les blancs ; 2° chez les noirs libres ; 3° chez les noirs esclaves ; 4° chez les noirs esclaves ou libres ; 5° sur l'ensemble de ces diverses classifications. —

Résumé comparatif de la population des blancs et des noirs, et celle des blancs et des noirs esclaves, depuis 1800 jusqu'à 1840. — Tableau de la population des États-Unis par classes, par sexes, et par États. — Conclusions qui en découlent. — Tableau de l'accroissement de la population blanche, par État. — Idem, de la population noire libre, par État. — Idem, de la population esclave. — — Id., de la population absolue. — Conclusion de ces tableaux. — Tableau de la proportion des noirs libres ou esclaves par rapport aux blancs. — Conclusion de ce tableau. — Tableau de la population des principales villes de l'Union. — Tableau de la répartition de la population des États-Unis par âge.. 205

CHAPITRE XVI.

DES PRINCIPES RELIGIEUX AUX ÉTATS-UNIS.

Caractère religieux des premiers habitants. — L'instruction également répandue parmi eux. — La différence de religion donne de la dignité et de la puissance aux sentiments religieux. — Caractère du christianisme. — Du catholicisme aux États-Unis. — Influence du principe démocratique sur les pratiques religieuses.. 246

CHAPITRE XVII.

DE L'INSTRUCTION AUX ÉTATS-UNIS.

Mutuellisme entre l'instruction et la religion. — Touchant exemple du dévouement des premiers émigrants à la cause de l'instruction publique. — Loi sur l'instruction publique de la Nouvelle-Angleterre. — Les mêmes lois existent dans les États de l'Ouest.—Système suivi dans l'Ohio ; — dans le New-York. — Statistique sur l'enseignement dans le New-York. — Situation de l'enseignement aux États-Unis en 1840. — Écoles du dimanche. — Bibliothèques publiques. — Cours publics pour les jeunes ouvriers des diverses branches industrielles. — Le penchant vers les plaisirs intellectuels se trouve dans toutes les classes de fortune. — Il existe dans la société américaine un niveau moyen. — On ne trouve point aux États-Unis d'écoles spéciales de commerce et d'économie politique. — La société en étant considérée comme la meilleure école. — Aux États-Unis, la puissance de la parole écrite est plus grande que celle de la tribune. — La démocratie est favorable au développement des connaissances humaines.. 257

CHAPITRE XVIII.

DE L'INDUSTRIE AGRICOLE.

Les Américains sont agriculteurs avant tout. — Admirable disposition

du sol des États-Unis pour l'agriculture. — Caractère des Américains favorable au développement de cette industrie. — Dangers auxquels l'expose son caractère spéculateur. — Du coton. — Du sucre. — Du tabac. — Du riz. — Des céréales. — Pommes de terre. — Houblon. — Autres produits du sol. — Tableau de la valeur comparative des produits du sol par États et par habitants.. 275

CHAPITRE XIX.

DU COMMERCE.

Chez l'Américain, le génie des affaires se lie à son caractère ambitieux. — L'Américain est, avant tout, homme d'affaires. — Il est dévoré du désir de constituer son bien-être personnel. — Caractère des commerçants américains. — Influence de la démocratie. — Communauté d'intérêt national chez le peuple américain. — Tableaux des exportations; des importations. — Considérations qui en découlent. — Commerce intérieur. — Son développement. — Commerce des Américains avec les pays étrangers. — Son accroissement graduel. — Son extension à tous les points habités du globe. — Tableau résumé du tonnage américain. — Cabotage. — Pêcherie. — Construction navale. — Nombre des maisons de commerce des États-Unis; capitaux engagés. — Notice sur les habitants de l'île de Nantucket.. . . . 299

CHAPITRE XX.

DE L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE.

L'Angleterre s'efforce d'empêcher l'introduction de l'industrie manufacturière dans les colonies de la Nouvelle-Angleterre. — Développements que prend néanmoins cette industrie. — Chapellerie. — Tissus de lin, de laine. — Forges. — Législation du Massachusetts en faveur des manufactures. — Introduction de la première machine à filer le coton. — Arrivée de célèbres industriels de l'Angleterre, de France. — Samuel Slater. — Dupont de Nemours. — Loi proposée par Alexandre Hamilton en faveur des manufactures. — Le congrès de 1789 l'adopte. — La guerre de 1812 donne une nouvelle impulsion aux manufactures. — Système protectif adopté par le congrès et maintenu jusqu'en 1832. — Introduction d'une nouvelle loi dite de *compromis*. — Crise commerciale. — Déficit dans les revenus de l'État. — Continuation de cet état de choses. — Nouveau tarif. — Importance actuelle de l'industrie manufacturière. 328

Digitized by Google

CHAPITRE XXI.

DE L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE DANS SES DIVERSES APPLICATIONS SPÉCIALES.

1° Transformations des produits du sol par des forces mécaniques. — 2° Industrie cotonnière. — 3° Des cuirs. — 4° Du fer. — 5° De la laine. — 6° Construction des machines. — 7° Carrosserie, charronnage. — 8° Distillerie. — 9° Fabrication de meubles. — 10° Papeterie. — 11° Librairie. — 12° Chapellerie. — 13° Droguerie. — 14° Verrerie. — 15° Corderie. — 16° Raffinerie. — 17° Poudre à canon. — 18° Instruments de musique. — 19° De la soie. — 20° Industrie linière. — Valeur des constructions maritimes, des maisons en pierre, en brique, en bois. — Valeur totale des capitaux engagés dans des industries non particulièrement désignées 344

CHAPITRE XXII.

DES CLASSES OUVRIÈRES AUX ÉTATS-UNIS.

Division territoriale des États-Unis par genre de production et déterminant ainsi la position relative des travailleurs. États de la Nouvelle-Angleterre, du Nord, du Milieu, du Sud et de l'Ouest. — Situation morale des ouvriers dans les manufactures de la Nouvelle-Angleterre. — Prix de la journée. — Ouvriers des grandes villes. — Situation du travailleur esclave dans les États du Sud. — Classes pauvres aux États-Unis. — Leur situation. — Leur avenir. — Ressources qu'offre l'Amérique du Nord aux classes laborieuses. 397

CHAPITRE XXIII.

CONCLUSION. 418

Digitized by Google

DE LA

PUISSANCE AMÉRICAINE.

SECONDE PARTIE.

RESSOURCES MILITAIRES, AGRICOLES, COMMERCIALES ET INDUSTRIELLES DES ÉTATS-UNIS.

J'ai fait connaître l'origine des Américains, leurs institutions, les luttes par lesquelles ils se sont rendus maîtres de l'immense continent que, seuls, ils couvrent aujourd'hui de leur nom et de leur puissance.

Je décrirai maintenant leur système de défense nationale, leurs ressources militaires, et l'influence que leur origine, leur position géographique, leurs institutions politiques ont exercée sur eux comme agriculteurs, commerçants et industriels.

CHAPITRE PREMIER.

DE LA DÉFENSE NATIONALE.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

Origine de la défense nationale. — La constitution de 1787 en contient le premier projet. — Circonstances qui s'opposèrent à son accomplissement. — Le quatorzième congrès en décrète la réalisation. — Arrivée du général Bernard aux États-Unis. — Organisation d'un comité de défense. — Travaux de ce comité. — Reconnaissance militaire des frontières de mer et de terre de l'Union. — Plan d'ensemble adopté pour la défense des côtes. — — Principaux éléments dont se compose le système américain.

Si la guerre a dû être le premier état des peuples dans des temps de barbarie, la science de la défense, comme moyen de conserver l'indépendance acquise et de maintenir la tranquillité intérieure, devait nécessairement marquer le point de départ des peuples dans une ère de civilisation où la paix était un premier besoin. Afin de pouvoir se livrer avec avantage aux inspirations de la civilisation, des progrès des lumières dans toutes les branches que le génie de l'homme était appelé à développer, il fallait que sa sécurité individuelle fût assurée. Le premier devoir des peuples, dans la voie de civilisation, fut donc de veiller à l'indépendance nationale. Pour les peuples libres, ce devoir devint plus impérieux, plus sacré; car pour rester libres, il faut que le territoire soit à

l'abri de toute invasion, de toute agression. Dans ce cas, les mesures adoptées pour la sécurité commune ajoutent nécessairement à la force du lien de toutes les parties du corps social. Entièrement dirigées, en effet, contre les appréhensions du dehors, ces mêmes parties du corps social deviennent nécessaires les unes aux autres pour la sécurité de tous les intérêts.

Telle fut aussi la pensée qui dirigea les sages législateurs auxquels on doit la mémorable constitution qui régit encore aujourd'hui les États-Unis. Le besoin d'une défense commune servit de base au pacte fédéral, à l'organisation de l'Union américaine comme nation. Une combinaison des forces actives de chacune des treize colonies fut décrétée et un pouvoir fédéral créé. Dans les pouvoirs concédés à cette assemblée générale par la constitution de 1787 (1) se trouve le passage suivant :

« Le congrès national aura le pouvoir de créer et d'entretenir une force maritime, une armée de terre; d'organiser la milice, enfin de pourvoir à la défense commune et au bien-être général. »

Cependant ces sages prévisions législatives ne reçurent pas immédiatement leur exécution. Elle fut en partie différée par les difficultés du moment et les préoccupations d'une guerre active que la fédération soutenait alors contre la Grande-Bretagne. La nation néanmoins sortit triomphante de cette grande lutte pour laquelle elle n'était nullement préparée; elle

(1) Voir le texte de cette constitution à la fin du 1er article.

assura son indépendance, mais elle ébranla considérablement son crédit en grevant le peuple d'une dette immense.

Le premier soin de l'Union fut donc de mettre à profit une paix si chèrement achetée pour marcher sans relâche vers le haut degré de prospérité que lui réservaient ses destinées. Elle poursuivait avec une rare intelligence cette carrière de progrès, lorsque la guerre de 1812 (1) avec l'Angleterre vint la surprendre sans qu'elle fût mieux préparée que la première fois, et lui imposa la nécessité de défendre son immense territoire contre un ennemi puissant et animé, sinon de l'espoir de faire rentrer ses anciennes colonies sous sa domination, du moins de la ferme résolution de leur faire le plus grand mal possible.

Le courage des Américains, soutenu par le double sentiment du profond attachement à leurs institutions et de la haine pour la domination britannique, suppléa au manque de prévoyance dans les moyens de défense. La victoire resta aux défenseurs de la liberté et de l'indépendance, mais elle leur coûta cher.

A la paix de 1814, la nation se trouva en effet grevée de nouveau d'une dette considérable; mais elle se trouva aussi plus forte, plus puissante en ressources, et surtout retrempée dans son esprit national : car la guerre chez un peuple libre a généralement pour résultat moral de l'attacher d'autant plus fortement à ses institutions qu'elles lui ont coûté plus de

(1) Les États-Unis déclarèrent la guerre à l'Angleterre le 19 juin 1812.

sacrifices, et pour résultat physique de développer des ressources jusqu'alors inconnues ou du moins négligées.

Telle fut aussi la conséquence de cette guerre pour l'Union américaine : son trésor fut gravement compromis ; mais des ressources nouvelles, de nouveaux revenus étaient prêts à le remplir !

L'expérience du passé devait porter ses fruits chez les Américains de la seconde époque ; et dans les éventualités d'un nouveau conflit avec une puissance maritime, la nation était décidée à se mieux préparer non-seulement pour repousser toute agression de son territoire, mais encore pour faire respecter ses droits comme une des grandes puissances maritimes du monde.

En effet, la législature nationale de 1816 apporta son concours unanime à l'exécution des sages prévisions de 1787, et donna ainsi au monde un grand et noble exemple de ce que peut une nation libre quand elle le veut.

Reconnaissons aussi que cette unanimité des conseils de l'État dans le plus grand acte national qu'un peuple ait à accomplir une fois dans sa vie provenait de ce que chez le peuple américain des institutions libres ont entouré son berceau ; qu'elles ont, par conséquent, développé de bonne heure ses facultés intellectuelles, tourné son expérience au profit de la société ; qu'enfin elles ont donné à sa conduite politique une vigueur favorable par cela même à l'adoption des moyens de défense nationale.

Ce fut pendant la première session du quatorzième congrès, et sous la présidence de James Madison, en 1816, que la législature américaine décréta que le pays serait mis en état de défense au moyen de fortifications permanentes; que l'armée de terre serait organisée, et que la marine recevrait un accroissement graduel. Des fonds pour ces divers objets furent immédiatement mis à la disposition du pouvoir exécutif, et n'ont cessé depuis lors d'être votés annuellement pour satisfaire à l'accomplissement de cette loi.

Par suite des mêmes dispositions législatives, le président des États-Unis fut autorisé par une loi spéciale à employer un officier supérieur français d'une expérience et d'un talent éprouvés, les longues guerres de l'empire garantissant d'ailleurs qu'on devrait trouver un tel officier dans l'armée française. Le choix s'arrêta sur le général Bernard, aide de camp de Napoléon et chef de son cabinet topographique (1).

Aussitôt après l'arrivée du général Bernard aux

(1) Le général Bernard fut nommé chef du bureau topographique pendant les cent jours. A cette époque mémorable, l'empereur confia au général un travail d'une immense portée, celui de préparer un projet pour mobiliser, dans un bref délai, toutes les gardes nationales de l'empire. L'idée de l'empereur était, après avoir porté les premiers coups aux têtes de colonne qui s'avançaient sur notre capitale, d'employer ces forces citoyennes à refouler hors de nos frontières les hordes ennemies qui avaient osé les franchir. Les désastres de Waterloo seuls ont empêché l'accomplissement de cette grande pensée dont la tradition devait être religieusement conservée pour l'avenir. Le général Bernard a eu le bonheur de retrouver aux États-Unis tous les éléments propres à réaliser la pensée de l'empereur au profit du nouveau monde; elle est consignée aux archives de la guerre de la république américaine, et elle pourra facilement être mise en pratique lorsque le salut de la nation le requerra.

États-Unis, une commission composée d'officiers de la marine et du génie fut créée, et chargée d'examiner les moyens de déterminer le meilleur système de défense nationale.

Pour remplir l'importante tâche que la nation venait de lui confier par l'organe de ses chambres et de son pouvoir exécutif, la commission commença immédiatement par faire une reconnaissance approfondie de toutes les frontières de l'Union, tant de l'Atlantique que du golfe du Mexique; de ses principaux caractères hydrographiques et géographiques, des voies de communication existantes, et mettant en rapport les vastes régions de l'ouest avec les États de l'est; enfin de la chaîne des Lacs, qui sépare au nord le territoire de l'Union des possessions britanniques en Amérique.

Après ce premier et indispensable travail, la commission se livra assidûment à combiner, à étudier et à appliquer sur les lieux les moyens matériels de la défense, dont les bases générales avaient d'abord été discutées contradictoirement par chaque membre de la commission et arrêtées ensuite à l'unanimité, abandonnant le soin d'étudier plus en détail chacun des projets aux membres influents du comité.

La commission reconnut d'abord, comme base du système qu'elle proposait, que, dans un pays libre, constitué comme les États-Unis, la défense nationale devait reposer à la fois sur l'appui mutuel que doivent se prêter la marine, les fortifications, les voies de

communication par eau et par terre, l'armée régulière et la milice organisée;

Qu'après la marine, le corps des milices citoyennes était appelé à la plus active coopération pour la défense; que, pour rendre leur coopération plus efficace, il fallait préparer à l'avance et élever des fortifications derrière lesquelles elles pussent trouver un abri et un moyen d'arrêter l'invasion d'un ennemi;

Que, tous les points du littoral n'étant pas également vulnérables et importants, on pouvait commencer par couvrir de moyens défensifs permanents ceux qui se trouvaient présenter à la fois un plus grand appât à l'ennemi et les positions les plus importantes à conserver à la marine nationale, comme ports de refuge ou rades de rendez-vous.

Enfin la commission reconnut également, à l'unanimité, la nécessité d'employer les premières ressources de l'État à protéger les côtes par des fortifications sur le littoral du golfe du Mexique, et particulièrement du Delta du Mississipi.

Ce fut aussi par la rédaction des projets pour cette frontière que le général Bernard commença son honorable mission. Sans appréhension des dangers auxquels devaient l'exposer le climat dangereux de la Louisiane et les miasmes insalubres des marais du Mississipi, il n'hésita pas à s'y rendre dès son arrivée, et à y passer près de deux années pour mieux accomplir ses devoirs, dont le sentiment profond était chez lui une espèce de religion.

Dans la conception des divers projets de cet im-

mense système de défense et de communications commerciales, le général Bernard eut la plus belle et l'unique occasion de développer ses rares talents, ses connaissances si profondes et si variées comme ingénieur. Il porta toute son attention à plier son esprit militaire européen aux institutions démocratiques, aux vues économiques, aux habitudes commerciales de la nation qui lui avait fait l'honneur de l'appeler à son service, pour concourir de sa personne à l'œuvre la plus gigantesque peut-être qu'on ait jamais conçue et exécutée dans aucun pays.

Il traça les routes, les canaux, les voies de communication qui devaient relier entre elles toutes les parties de l'Union; il projeta la plus grande partie de ces forteresses qui mettront une frontière de treize cents lieues de développement à l'abri de toute invasion.

Toutes les fortifications furent étudiées dans la vue de rendre la défense la plus efficace possible, sans qu'elle pût jamais devenir un objet d'appréhension pour la liberté des citoyens, ou de gêne pour leurs habitudes commerciales. Il donna à toutes le développement strictement nécessaire à une bonne défense, et en disposa l'intérieur de manière à assurer à leurs courageux défenseurs, dans le cas d'une résistance malheureuse, les moyens de s'assurer une capitulation honorable.

Par ces dispositions si habilement combinées, on ne peut contester que le général Bernard n'ait procuré à la nation américaine une très-grande économie sur l'ensemble des dépenses qu'elle aurait été en-

traînée à faire, si elle n'avait eu la sagesse de s'éclairer de l'expérience que les longues guerres d'Europe avaient donnée aux ingénieurs de l'ancien monde.

Le mérite du système de défense adopté par les Américains, c'est qu'il couvre tous les grands centres de population et de commerce de l'Union; qu'il étend également sa protection à toutes les grandes avenues d'eau, aux débouchés du commerce et des riches produits de l'industrie américaine, et qu'il utilise toutes les forces vives de la nation. Les éléments dont il se compose ne sont et ne peuvent être séparés, et les relations nombreuses qui, au contraire, existent entre eux, forment un ensemble qui seul constitue son excellence.

Chaque partie concourt à l'effet total, et chaque élément prête à l'autre un secours indispensable. Supprimez la marine, et la défense devient de fait passive; retranchez les voies de communication du système, et la marine cesse d'agir efficacement, puisqu'alors elle est exposée à manquer d'approvisionnements; les fortifications ne pourraient offrir qu'une faible résistance si elles n'étaient ravitaillées à temps d'hommes et de matériel de guerre; enfin, si on abandonnait les fortifications, la marine, devant alors diviser ses forces pour défendre les côtes, perdrait toute son action collective.

On le voit donc, l'œuvre de la défense ne saurait être complète sans le concours simultané de tous ces éléments également indispensables, également importants; mais un dernier, un immense avantage du

système adopté, c'est de s'harmoniser avec les institutions civiles et politiques du pays, puisqu'en constituant une garantie matérielle de l'inviolabilité du territoire américain, de l'indépendance et de la sûreté du peuple américain, il contribue également à agrandir la sphère de prospérité de l'Union et son influence au dehors.

Je me propose de traiter successivement et séparément, dans les chapitres qui suivront, chacun des éléments de la défense nationale.

CHAPITRE II.

DE LA DÉFENSE NATIONALE.

MARINE MILITAIRE DE L'UNION AMÉRICAINE.

Son organisation successive, son importance actuelle; matériel; personnel. — Chantiers de construction, de réparation. — Ports de refuge. — Rades de rendez-vous.

Avant la guerre de la révolution, les colonies anglo-américaines n'avaient point de marine; leur commerce se trouvait alors naturellement sous la protection de la marine anglaise. Cependant, comme à cette époque les côtes de la Nouvelle-Angleterre et de l'Amérique en général étaient fréquemment visitées par des pirates, et qu'en outre quelques-unes des colonies étaient en hostilité ouverte avec les Français en possession du Canada et de l'Acadie, elles avaient à leur service quelques bâtiments armés dans le double but de protéger leurs côtes et d'inquiéter leurs voisins.

Ainsi, en 1745, lors de l'attaque de Louisbourg par la colonie de Massachusetts, secondée par le concours des colonies de Connecticut et de Rhode-Island, le Massachusetts avait 15 navires de guerre à son service.

En 1758, le commerce de New-York entretenait

48 corsaires portant ensemble 695 canons, et montés par 5,560 hommes.

En 1776, cette même colonie arma en guerre plusieurs bâtiments contre le commerce de la mère patrie ; un de ces bâtiments, portant le nom de *la Liberté*, et qui était commandé par un nommé Joseph Wheaton, se rendit célèbre par les prises nombreuses qu'il fit sur les Anglais.

A cette même époque, des pétitions furent adressées au congrès national pour demander l'organisation d'une marine militaire ; un armement de 10 navires de guerre fut décrété, mais 5 seulement furent construits. Le congrès émit des lettres de marque ; un certain nombre de corsaires sortit des ports du Massachusetts, de New-York et du Maryland, et accrut ainsi les forces navales des Américains.

Le plus fort bâtiment de la marine militaire américaine ne portait que 30 canons.

Cependant le congrès décréta de nouveau la construction de 3 vaisseaux de 74 canons, dont un seul fut construit, et offert au roi de France comme indemnité d'un vaisseau de guerre perdu par la Franec au service des États-Unis.

Dans la troisième année de la guerre de la révolution, lorsque la force maritime était à son plus grand complet, on ne comptait pas plus de 15 navires de guerre ou corsaires.

Malgré cette disproportion de forces dans la marine militaire, les bâtiments américains ne cessaient de croiser dans toutes les mers parcourues par le com-

merce anglais et même sur les côtes d'Afrique; et ils réussissaient à faire un bien plus grand nombre de prises anglaises que les Anglais n'en pouvaient faire sur eux.

Parmi la liste des braves qui se distinguèrent dans cette longue lutte sur mer, et qui comptaient les Nicholson, les Barney, Tucker, Thompson, Whipple, Rathbone, Maters, Williams, Manley, Cuningham et autres, Paul Jones, le célèbre commandant du corsaire *l'Alfred,* fut le plus justement distingué. Après sept mois de croisière dans les mers d'Europe, il rentra dans les eaux de Rhode-Island avec seize prises!

D'après les annales de cette époque, il paraîtrait que ce fut seulement le 14 juillet 1777 que le congrès adopta des couleurs nationales, et décréta qu'elles seraient composées de treize bandes rouges et blanches alternatives, en allusion aux treize colonies confédérées, et treize étoiles blanches sur un fond ou champ bleu, comme image de la nouvelle constellation qui devait s'élever bientôt au milieu des nations.

Dans le cours de cette année, Paul Jones mit à la voile de Plymouth, sur *le Ranger,* chargé d'une mission pour la France; c'était le premier bâtiment de guerre décoré du nouveau drapeau national qui entrât dans un port étranger. Aussi, à son arrivée à Brest, fut-il salué par les batteries du port comme le pavillon d'une nation libre et alliée. Paul Jones, ayant remis ses dépêches, reprit aussitôt la mer, et fit une descente sur les côtes de l'Angleterre; il ancra dans White-Haven, alla lui-même à terre, encloua les canons du

fort, et il aurait infailliblement réussi à incendier les bâtiments dans le port, si ses ordres eussent été suivis exactement. En sortant, il captura un bâtiment de guerre anglais plus fort que le sien, et rentra avec sa prise à Brest.

Vers cette même époque, la France conçut l'idée d'une descente sur les côtes de l'Angleterre : Paul Jones devait avoir le commandement des forces navales ; celles de terre devaient être sous celui du général Lafayette : mais des circonstances imprévues empêchèrent cette expédition d'avoir lieu. C'est alors qu'il prit le commandement du fameux *Bonhomme Richard,* navire de 40 canons, ainsi nommé après l'écrit célèbre de Franklin.

Avec ce navire, il prit aux Anglais *la Pallas* et *la Duchesse de Scarborough;* mais son bâtiment souffrit tant d'avaries dans le rude combat qu'il eut à livrer à *la Pallas,* qu'il sombra quelques instants après que l'intrépide Paul Jones en avait quitté le bord. A son retour aux États-Unis, le congrès lui donna le commandement du vaisseau de 74 présenté au roi de France.

L'administration de la marine américaine était alors confiée à des comités du congrès ; ce système trouvé vicieux, on en nomma un seul sous le nom de l'amirauté, qui fut composé de cinq membres, dont trois étaient pris en dehors de la chambre. En 1781, ce mode d'administration fut de nouveau modifié ; on créa alors un département des affaires étrangères, sous la direction duquel fut rangée la marine.

Après la révolution, les marins furent congédiés, et l'Union se trouva sans marine militaire.

Cependant, peu de temps après, le commerce des Américains étant de nouveau exposé aux déprédations des corsaires, le gouvernement central se vit forcé d'engager à son service un certain nombre de bâtiments armés, qui furent répartis sur les côtes du New-Hampshire, Massachusetts, Rhode-Island, Connecticut, Pensylvanie, Delaware, Virginie, Caroline du Nord, Caroline du Sud, et de la Géorgie. Cette force se composait de 365 navires, jaugeant ensemble 66,691 tonneaux, armés de 2,723 canons, et montés par 6,847 marins.

En 1800, l'administration de la marine fut séparée de celle des affaires étrangères, et confiée au ministre des finances.

En 1801, le congrès organisa enfin un département séparé pour l'administration de la marine nationale; Benjamin Stoddard en eut la première direction. Sur sa recommandation, toute la partie technique du service fut confiée à un comité d'officiers de la marine (*Board of Navy commissioners*), dont le plus ancien prenait la présidence. Ce comité, tout-puissant par la nature même de ses attributions, se montra souvent en opposition avec le ministre secrétaire d'État chargé de ce département. Il était difficile qu'il en fût autrement dans un pays où, par l'esprit même des institutions, chaque officier public est porté à se prévaloir des droits que lui donne la loi en vertu de laquelle il remplit ses fonctions. Le sentiment de soumission

passive ou hiérarchique entre les individus est inconnu dans la société américaine. Il faut que ce soit la loi qui définisse clairement la position relative de chacun; sans cela, chaque fonctionnaire agit d'après l'interprétation qu'il donne à la loi qui le constitue, et cherche par conséquent à se rendre indépendant de son chef.

Cependant les forces navales des États-Unis ne se composaient encore, en 1809, que de 7 frégates de 44 canons, 2 frégates de 32, 2 corvettes de 20, 5 bricks de 16, 3 goëlettes de 10 et 12 canons, et de 170 *gunboats*, espèces de chaloupes canonnières portant un canon sur pivot, d'un faible tirant d'eau, et susceptibles d'être manœuvrées à la rame, et recommandées en 1807, par le président Jefferson, pour la défense des côtes et de l'embouchure des fleuves.

La marine des États-Unis était encore sur ce pied lorsque la guerre de 1812 fut déclarée par la république à l'Angleterre.

Malgré sa faiblesse apparente, puisque le plus gros bâtiment de guerre était une frégate de 44 canons, les bâtiments américains naviguaient sur les mers du Nord, traversaient l'Océan et fréquentaient les parages de l'océan Pacifique, défiant les nombreux vaisseaux anglais qui couvraient toutes les mers.

Immédiatement après la déclaration de la guerre, le 19 juin 1812, *quarante-trois* corsaires armés sortaient des ports de New-York et de Baltimore, portant ensemble 194 canons et montés par 2,230 hommes d'équipage.

Pendant la durée de la guerre, le nombre des bâtiments de la marine militaire fut porté à 58, non compris les chaloupes canonnières : le plus gros vaisseau était alors une frégate de 58 canons. Mais le congrès ordonna la construction de 3 vaisseaux de ligne de premier rang, de 74 canons; 4 frégates de première classe, et 5 de seconde classe.

Dans cette grande lutte engagée par les Américains avec leurs puissants ennemis pour soutenir le principe que le *pavillon couvre la marchandise*, la marine américaine fit des prodiges.

Le brave capitaine Hull commença cette série de victoires navales continuée si glorieusement par les Lawrence, Perry, Decatur, Porter, Morris, Warrington, etc.

Cette seconde guerre consolida l'établissement de la marine américaine, devenue à juste titre l'objet des soins de la nation. Le congrès fut forcé de s'occuper de son organisation permanente, et de lui assurer des moyens de suivre ses hautes destinées.

Une loi passée en 1816 a pourvu à l'accroissement graduel de la marine militaire; des sommes considérables ont été et continuent à être allouées chaque année pour cet objet. Voici sa situation actuelle.

LISTE DES NAVIRES

COMPOSANT LA MARINE MILITAIRE AMÉRICAINE.

11 vaisseaux de ligne de premier rang, savoir :

			Construit en	Maintenant à
La Pensylvanie de	120	canons.	1837.	Norfolk.
Le Franklin.	74	»	1815.	New-York.
Le Washington.	74	»	1816.	»
Le Columbus.	74	»	1819.	Boston.
L'Ohio.	74	»	1820.	»
Le North-Carolina.	74	»	»	New-York.
Le Delaware.	74	»	»	Côte du Brésil.
L'Alabama.	74	»	»	Portsmouth.
Le Vermont.	74	»	1820.	Boston.
Le Virginien.	74	»	»	»
Le New-York.	74	»	»	Norfolk.

1 vaisseau rasé de 54 canons (l'Indépendance), construit en 1814, faisant partie de l'escadre de surveillance sur les côtes des États-Unis.

14 frégates de première classe :

Les États-Unis de	44	canons.	1797.	Océan Pacifique.
La Constitution.	44	»	»	Norfolk.
La Java.	44	»	1814.	»
La Potomac.	44	»	1821.	Côte du Brésil.
La Brandywine.	44	»	1825.	Méditerranée.
L'Hudson.	44	»	1826.	New-York.
La Colombie.	44	»	1836.	Côte des États-Un.
Le Congrès.	44	»	1841.	Portsmouth.
La Santee.	44	»	»	»
La Cumberland.	44	»	»	Boston.
La Sabine.	44	»	»	New-York.
La Savannah.	44	»	»	»
La Raritan.	44	»	»	Philadelphie.
Le Saint-Laurent.	44	»	»	Norfolk.

2 frégates de seconde classe :

La Constellation de	36	canons.	1797.	Grandes Indes.
Le Macédonien.	36	»	1836.	Antilles.

11 corvettes de première classe :

Le John Adams de	20	canons.	1820.	Brésil.

		Construit en	Maintenant à
Le Boston de. . .	20 canons.	1825.	Grandes-Indes.
Le Vincennes. . .	20 »	1826.	Découverte.
Le Warren. . .	20 »	»	Antilles.
Le Falmouth. . .	20 »	1827.	Côtes des Ét.-Un.
Le Fairfield. . .	20 »	1828.	Méditerranée.
Le Vandalia. . .	20 »	»	Côtes des Ét.-Un.
Le Saint-Louis. .	20 »	»	Océan Pacifique.
La Concorde. . .	20 »	»	Brésil.
La Cyane. . . .	20 »	1837.	Océan Pacifique.
Le Levant. . . .	20 »	»	Antilles.

2 corvettes de seconde classe :

L'Ontario de. . .	18 canons.	1813.	Nouvelle-Orléans.
Le Peacock. . . .	18 »	»	Découverte.

5 corvettes de troisième classe :

Le Decatur de. . .	16 canons.	1839.	Brésil.
Le Preble. . . .	16 »	»	Méditerranée.
Le Yorktown. . .	16 »	»	Océan Pacifique.
Le Marion. . . .	16 »	»	Brésil.
Le Dale.	16 »	»	Océan Pacifique.

6 bricks :

Un nouveau brick, construit à New-York.			
Le Dolphin de. .	10 canons.	1836.	Côtes des États-Un.
Le Porpoise. . .	10 »	»	Découverte.
Le Pionnier. . .	» »	»	Baltimore.
Le Concert. . .	» »	»	Portland.
Le Boxer, . . .	» »	1837.	New-York.

9 goëlettes :

Le Grampus de. .	10 canons.	1821.	Côtes des Ét.-Un.
Le Shark. . . .	10 »	»	Océan Pacifique.
L'Entreprise. . .	10 »	1831.	Brésil.
L'Expériment. . .	» »	»	Philadelphie.
Le Flirt. . . .	10 »	»	Sur le golfe.
La Wave. . . .	» »	»	Id.
L'Otsego. . . .	» »	»	Id.
Le Phénix. . . .	» »	»	Id.
Le Flyingfish. . .	» »	»	Découverte.

		Construit en	Maintenant à
4 steamers de guerre :			
Le Fulton de. . .	4 canons.	1837.	
Le Poinsett. . .	4 »	»	Norfolk.
Le Mississipi. . .	10 »	1841.	
Le Missouri. . .	10 »	»	
3 bâtiments de transport :			
Le Relief de. . .	6 canons.	1836.	Océan Pacifique.
L'Éri.é.	8 »	1813.	Boston.
Le Lexington. . .	8 »	1825.	Norfolk.

Ces navires portent pour la plupart un plus grand nombre de canons que leur grandeur ne le ferait penser; les vaisseaux de ligne portés à 74 canons en ont néanmoins de 80 à 90. Le seul vaisseau à trois ponts de la marine américaine, *le Pensylvanien*, en a 140. Les frégates de première classe ont de 54 à 64; les frégates de seconde classe en ont 48; les corvettes, 24; celles de seconde classe, 22; les bricks et goëlettes, de 12 à 14, et les autres, de 1 à 6 canons.

Il ne faudrait donc pas croire, d'après cette liste, que la marine des États-Unis n'a en tout que 2,044 canons; ce nombre n'est que nominal, elle en a près du double.

Du reste, les Américains continuent de marcher en avant des autres nations dans la puissance et les dimensions de leurs bâtiments à vapeur; ainsi les steamers *Mississipi* et *Missouri*, dernièrement construits, sont d'une capacité de 1,680 tonneaux; ils ont reçu des machines de la force de 800 chevaux. Ces constructions colossales ont 70 mètres de longueur de pont, 12 mètres 50 centimètres de largeur, et 7 mètres 50 centi-

mètres de profondeur; avec leurs machines et leurs appareils, ils déplacent 2,700 tonneaux. Ces steamers ont coûté chacun 2,500,000 francs; leur marche est supérieure à tout ce qui a été construit jusqu'ici : ils ont fait, sur la Delaware, huit lieues à l'heure.

Ces deux steamers sont armés de 10 canons à la Paixhans, dont 8 de 68 et 2 de 120 livres.

Mais indépendamment de cette disposition, qui met la marine américaine dès aujourd'hui sur un pied respectable, les prévisions de la loi sur l'accroissement de la marine sont telles, que des approvisionnements immenses de bois, de fer, de chanvre, de goudron, de tous les matériaux enfin qui entrent dans la construction des vaisseaux, sont réunis dans les principaux arsenaux de la république, de manière à pouvoir en très-peu de temps donner un accroissement considérable aux forces navales.

Et si on ajoute à ce matériel déjà disponible l'avantage de pouvoir en tout temps trouver dans le pays même des approvisionnements de toutes sortes, et d'habiles ouvriers pour l'exécution des travaux dans les chantiers, on peut juger avec quelle facilité le gouvernement de l'Union pourra toujours être préparé à toutes les éventualités d'une guerre.

Enfin, si on établit une comparaison entre les marines militaires de l'Angleterre, de la France et des États-Unis, on trouvera cette dernière inférieure quant à présent, il est vrai; mais si l'on considère l'immense avantage qu'ils possèdent dans la pépinière d'excel-

lents marins qu'entretient leur commerce, on jugera cette infériorité plus apparente que réelle.

En effet, l'Angleterre a un commerce maritime qui occupe 27,895 navires, représentant un tonnage total de 3,347,400 tonneaux, non compris le cabotage; le nombre de ses marins est de 121,642 hommes; sa marine militaire se compose de 565 bâtiments, dont 130 de haut bord : 190 bâtiments sont en service actif.

La France a un commerce qui occupe 5,591 navires seulement, jaugeant ensemble 647,000 tonneaux, et donnant de l'emploi à 35,000 marins; sa marine militaire se compose de 350 bâtiments, dont 110 de haut bord.

Les États-Unis font un commerce qui occupe 16,666 bâtiments, jaugeant ensemble 2,000,000 de tonneaux, et employant 110,000 matelots; leur marine militaire compte en tout 69 bâtiments de guerre, dont 11 seulement de haut bord, et 38 en service actif. Le commerce américain assure donc à la marine marchande des États-Unis une supériorité relative marquée sur les autres.

Cette circonstance est favorable à la marine militaire, puisqu'elle lui donne la faculté de choisir dans toute la marine du commerce les hommes qui conviennent le mieux au service que l'on en attend, attendu que le recrutement est fait par engagements volontaires; que le service de l'État est moins laborieux que celui du commerce et aussi largement rétribué; qu'enfin le sort des invalides, de leurs veuves

ou de leurs orphelins est assuré : on comprend dès lors que ces avantages permettent au gouvernement de n'admettre que des hommes d'élite.

Du reste, le personnel de la marine militaire se compose de près de 1,140 officiers et sous-officiers, et 9,000 marins, dont 500 soldats de marine, ainsi que je l'ai dit dans mon ouvrage sur *la Démocratie en Amérique*, publié en 1841, par M. Gosselin, et auquel je renvoie pour les détails relatifs à l'organisation de ce service.

En 1841, le congrès a pris une résolution pour assurer la protection des côtes dans tous les temps, qui fait honneur à la sagesse des législateurs qui l'ont votée : cette résolution avait pour but la création d'une escadre de surveillance sur les côtes de l'Union, afin de les garantir de toutes tentatives d'agression sur l'étendue de son immense littoral.

Cette sage mesure de défense nationale, proposée par un des hommes d'État du Sud, a été adoptée à l'unanimité par le congrès national, sans distinction de parti, donnant ainsi un nouvel exemple que les Américains, lorsqu'il s'agit de l'intégralité de leur territoire et du maintien de leurs institutions, savent se réunir comme un seul homme pour le salut de tous.

Cette escadre est composée de huit bâtiments de guerre, dont deux steamers; elle est confiée à un des officiers supérieurs de la marine américaine les plus expérimentés. Elle doit ainsi aider considérablement à rendre la défense nationale plus complète.

Aujourd'hui que les Américains consacrent leurs

soins et leurs efforts à l'accroissement de leur puissance maritime, la seule qui ne puisse blesser les susceptibilités démocratiques du peuple, il était important de remédier aux vices que présentait l'ancienne administration. C'est ce qu'a fait la législature de 1842 en supprimant le comité d'officiers de la marine (*Boord of Navy commissioners*), et répartissant ses attributions entre cinq différents bureaux relevant tous du ministre secrétaire d'État de la marine. On espère arriver par cette nouvelle organisation à introduire plus d'économie dans la gestion des affaires de la marine, et surtout une plus grande efficacité dans l'exécution des ordres du gouvernement.

Les cinq bureaux de récente formation sont chargés :

Le premier, des chantiers et formes;

Le second, des constructions, aménagements et réparations;

Le troisième, des approvisionnements et de l'habillement;

Le quatrième, de l'armement et de l'hydrographie;

Le cinquième, du département médical.

Les chefs des premier et quatrième bureaux sont pris parmi les capitaines de vaisseau; ils reçoivent un traitement fixe de 17,500 francs chacun. Un habile ingénieur constructeur dirige le second bureau; ses émoluments sont de 15,000 francs. Le chef du troisième bureau touche les mêmes appointements. Un chirurgien de la marine est chargé du cinquième bureau, et reçoit 12,500 francs par an.

Chaque bureau est pourvu d'un personnel de commis ou expéditionnaires proportionné à l'importance du travail.

La législature s'est également occupée de l'organisation d'une branche de service réclamée par le développement donné à la marine à vapeur; elle a suivi en cela l'exemple de la Grande-Bretagne, qui a récemment adopté des dispositions particulières à ce genre de navigation.

Des règlements nouveaux déterminent la capacité, le rang, les devoirs, la hiérarchie de tous les employés au service de la marine à vapeur, soumise au contrôle d'un ingénieur en chef avec des émoluments de 15,000 francs.

Chaque frégate à vapeur a un personnel de 8 ingénieurs, dont un chef, aux appointements de 15,000 f., assisté de 2 sous-ingénieurs de première classe, aux émoluments de 4,500 francs, 2 sous-ingénieurs de seconde classe, aux émoluments de 3,100 francs; enfin de 3 sous-ingénieurs de troisième classe, qui reçoivent chacun 2,500 francs par an.

On a également pourvu par des règlements nouveaux à l'éducation des jeunes gens destinés à ce service.

L'éducation des jeunes candidats au service d'ingénieur sur les bâtiments de l'État est divisé en quatre classes.

On n'admet dans la quatrième que des jeunes gens de quatorze à dix-sept ans, passant successivement une année dans chacune des divisions; et lorsqu'ils

sont admis, après examen, dans la première classe, ils font dès lors partie du service actif, et sont susceptibles de recevoir de l'avancement.

C'est par le même esprit de prévoyance et d'aussi utiles institutions qu'un gouvernement véritablement dévoué à la grandeur de son pays sait assurer la suprématie de son influence et la durée de ses institutions.

La marine militaire des États-Unis étant la seule force offensive que puissent admettre les institutions politiques américaines, elle doit être toujours prête à agir avec toute son énergie, afin de pouvoir prendre l'initiative ou la défensive dans les luttes que suscitera nécessairement le monopole du commerce et de l'industrie, que se disputeront ces deux puissances maritimes : l'Angleterre et les États-Unis. Pour satisfaire à ces exigences, il fallait la pourvoir de chantiers de construction et de réparation, de stations, de rades de rendez-vous, défendus par l'armée régulière, par la milice, et susceptibles d'être ravitaillés d'hommes et de matériel de guerre par des lignes de communication intérieure.

Aujourd'hui, grâce à la sage prévoyance du peuple américain, cet objet est entièrement atteint.

L'Union compte 7 arsenaux maritimes : Portsmouth, dans le New-Hampshire; Charlestown, près de Boston, dans le Massachusetts; Brooklyn, vis-à-vis New-York, dans les eaux du canal de *Long-Island;* Philadelphie, sur la Delaware; Washington, sur le Potomac, et Pensacola, sur le golfe du Mexique. On ne

trouve de formes pour les réparations des vaisseaux de ligne que dans les trois principaux ports, Charlestown, Brooklyn et Gosport, près de Norfolk.

Ces formes ou bassins sont construits d'excellents matériaux, en granit provenant des carrières de Quincy. C'est M. Baldwin, habile ingénieur américain, qui a été le premier a introduire ces belles constructions qui peuvent soutenir avantageusement la comparaison avec les formes de Cherbourg en France ou de Plymouth en Angleterre; elles ont coûté chacune 760,000 francs.

Voici quelles sont leurs dimensions : longueur, 104 mètres; largeur, 24 mètres 50 centimètres; profondeur, 9 mètres 15 centimètres, dans les marées d'équinoxe. Comme à Boston, les marées ordinaires ne sont que de 4 mètres; on a dû avoir recours à la force d'une machine à vapeur pour puiser 5 mètres 15 centimètres d'eau, complétement nécessaires pour mettre à flots un vaisseau de ligne.

Cette opération longue et dispendieuse était inévitable sur tous les points du littoral américain, où la marée se fait peu sentir comparativement aux points du littoral sur la Manche en Europe. Ce n'est qu'à Halifax ou à Saint-John, dans la province du New-Brunswick, partie des possessions anglaises en Amérique, que les marées sont suffisamment hautes pour permettre aux vaisseaux de ligne d'être mis à flot naturellement.

La côte américaine offre à la marine militaire un grand nombre de ports de refuge où elle peut s'abriter

contre les tempêtes, et échapper aux poursuites d'un ennemi supérieur.

Elle n'est pas moins heureusement pourvue de rades de rendez-vous, pour la défense desquelles le gouvernement général a dépensé déjà des sommes considérables, et continue de faire exécuter des travaux qui doivent compléter le système de défense si heureusement poursuivi jusqu'à ce jour depuis la dernière guerre.

Les deux plus grandes rades de rendez-vous sur la côte de l'Union sont Narragansett au nord, et Hampton au sud, à l'entrée de la baie de la Chesapeake.

Boston et New-York sont les deux autres les plus importantes; Pensacola est la seule sur le golfe du Mexique.

Un des plus grands avantages de la rade de Narragansett, indépendamment de l'excellence de son mouillage, où on trouve de huit à vingt brasses d'eau, avec un très-bon fond; de sa vaste étendue, puisque les flottes les plus nombreuses pourraient y mouiller en toute sécurité, comme le fit celle du comte de Grasse pendant la guerre de la révolution, c'est qu'elle est la seule, sur tout le littoral américain, qui soit accessible par le vent de nord-ouest, direction presque constante des ouragans en hiver, si violents et si dangereux sur cette côte hérissée de rochers, et qu'on peut toujours y entrer ou en sortir, même dans les mauvais temps, en louvoyant, et presque sans pilote.

Les rades de Boston et de New-York sont toujours accessibles par les vents de nord-nord-ouest au sud-

sud-ouest par l'est, tandis qu'on peut entrer dans la baie de Narragansett par tous les vents de nord-ouest à l'est par l'ouest. C'est là un avantage immense pour les flottes américaines et qui donne une si haute importance militaire à cette rade; c'est aussi ce qui a déterminé la commission de la défense nationale à porter sur ce point un déploiement de forces, au moyen de fortifications permanentes, qui doit en faire le Gibraltar des États-Unis.

La rade de Hampton n'est pas moins importante, à cause de sa proximité du golfe du Mexique, et comme étant, sur la côte du Sud, le premier et unique port où les bâtiments de guerre peuvent entrer.

La rade de Pensacola, sur le golfe, répond parfaitement aux besoins de la marine sur cette partie de la frontière maritime de l'Union; elle a été, en conséquence, fortifiée à grands frais.

CHAPITRE III.

DE LA DÉFENSE NATIONALE.

DES FORTIFICATIONS.

Leur objet. — Leur caractère. — Leur armement. — Leur juridiction.

Les Américains n'ont point élevé de fastueux rempart, parce qu'ils ont compris que leurs phalanges d'hommes libres seraient toujours une des meilleures défenses de leur pays. Néanmoins ils n'ont point négligé de construire les fortifications permanentes jugées nécessaires à la protection des nombreux ports de mer dont leurs côtes sont si abondamment pourvues, et qui constituent, avec leur marine, leur supériorité commerciale sur toutes les autres nations du globe.

Sans doute les meilleures forteresses sont le patriotisme, l'attachement aux institutions et l'union parfaite entre la nation et le gouvernement. Or, le peuple américain possède tous ces éléments; aussi peut-on compter qu'il fera toujours, dans des circonstances décisives, pour défendre ses libertés et ses propriétés, beaucoup plus que les boulevards les plus formidables.

Les ingénieurs chargés de mettre ses frontières en état de défense se sont donc fondés sur cette considé-

ration qui doit avoir un grand poids ; ils ont compris, dès lors, que, d'accord avec les vrais principes de la stratégie, il fallait pour les Américains peu de place de premier ordre ; mais cependant que celles-ci devaient être suffisamment grandes pour y concentrer des masses appelées à agir, suivant les circonstances, sur des points menacés de la frontière ; que ces places devaient être à cheval sur de grandes lignes de communication qui en assurassent le prompt ravitaillement ; enfin que ces points fussent, en un mot, stratégiques, c'est-à-dire qu'ils tendissent à mettre à l'abri le pays situé en arrière, à couvrir la base d'opérations que présentent les communications intérieures, parallèles à la côte, celles venant des points de l'intérieur où sont établis les magasins, afin de pouvoir diriger les secours sur la base d'opération.

Les fortifications américaines ont donc eu pour objet de couvrir et de défendre tous les ports, de les assurer à la marine nationale en privant l'ennemi de toute position où il pût s'établir sous la protection d'une force navale supérieure, et s'y maintenir pendant la guerre ou inquiéter la frontière. Elles protégent, en outre, les grands centres de population dont l'activité et l'importance sont de nature à influer sur les destinées du pays ; elles doivent empêcher, autant que possible, que les grandes voies de la navigation intérieure ne soient fermées à leur embouchure dans l'Océan ; elles protégent cette navigation en couvrant et défendant les divers havres et points accessibles que présente la côte ; enfin elles assurent les grands

dépôts maritimes contre toute agression par terre ou par mer.

Le développement et le degré de force de ces fortifications varient suivant l'importance du rôle qu'elles sont appelées à remplir dans le système général de la défense adopté pour le littoral.

Le plus petit de ces établissements nécessite, en temps de guerre, une garnison d'au moins 300 hommes; le plus grand, de 1,000 à 1,200 hommes.

Les places de premier ordre exigent des garnisons de 2,500 à 3,000 hommes.

Leur armement varie pour les plus petits de 50 à 200 pièces de tout calibre; les places de premier ordre, de 370 à 438 pièces.

Cet armement se compose, en général, de pièces de 12, 18, 24, 32 et 40; de pièces de campagne; de caronades; d'obusiers de 8 pouces; de mortiers de 8, 10 et 13 pouces; enfin, de pierriers.

Tous sont munis de fourneaux à rougir les boulets, projectile incendiaire si justement appréhendé des navires à voiles ou à vapeur.

Enfin toutes les fortifications sont casematées et à l'abri de la bombe. Le casernement intérieur a été combiné de manière à servir à la fois de réduit et d'abri contre les projectiles incendiaires de l'ennemi.

Tels sont les caractères généraux des fortifications élevées par les Américains pour mettre leurs frontières en état de défense, et à la construction desquelles ils ont eu la sage persévérance de travailler sans relâche

depuis 1816. Elles se distinguent en outre par ce cachet d'achèvement, de bon état d'entretien que l'Américain sait porter à toutes les choses qu'il fait. Après les fortifications de la Hollande ou de la Belgique, je n'en connais pas de mieux tenues.

Les villes américaines ne sont point défendues par des murailles comme en Europe; d'ailleurs la servitude du régime des places fortes, qu'aurait nécessairement entraînée l'adoption de ce système, s'allierait fort mal avec les institutions du pays, les exigences du commerce, et surtout avec le caractère des habitants. Un port marchand, comme le Havre, emprisonné dans des fortications qui ne permettent aux habitants de sortir que par quelques issues étroites, encombrées, et seulement pendant un temps déterminé, serait une chose monstrueuse pour les Américains dans leur manière d'interpréter la liberté dont la société doit toujours jouir.

Les ports de mer des États-Unis sont rendus inaccessibles aux vaisseaux ennemis par des fortifications toujours placées à une certaine distance des villes, sur des positions élevées, commandant les approches ou l'entrée des rades extérieures.

Toutes ces positions se rattachent entre elles et sont parties inhérentes du système général de défense, de manière que chaque point fortifié, outre l'action directe qu'il a dans sa localité, coopère immédiatement avec les autres points de la ligne dont il fait partie pour protéger les mouvements de troupes sur les routes, chemins de fer, canaux, enfin les magasins

et dépôts militaires, dont les emplacements avaient été assignés d'avance par le comité de défense.

On peut considérer le système stratégique adopté pour la défense du territoire américain comme l'application la plus complète des grandes conceptions de la science militaire; et c'est un juste hommage que la postérité rendra à la mémoire du général Bernard, en l'appelant le Vauban de l'Amérique.

On ne connaît point aux États-Unis, du moins quant aux villes, le régime des places fortes : les fortifications élevées pour la défense des grandes cités commerciales sur les bords de l'Atlantique, telles que Boston, New-York, Philadelphie, Baltimore ou Norfolk, ne portent aucune atteinte au régime intérieur ou municipal de ces villes, qui demeurent toujours soumises à leurs autorités civiles et à la loi commune.

Les fortifications sont, dans quelques cas rares, la propriété des États particuliers; mais ordinairement elles appartiennent au gouvernement général : elles sont toujours sous la juridiction des autorités respectives dont elles relèvent : d'où il résulte que la répression des crimes ou délits commis sur le territoire d'une forteresse appartenant au gouvernement général est du ressort de l'autorité centrale.

L'application de la loi commune a lieu par conséquent pour les autres fortifications comme pour les propriétés ordinaires, le droit de recherche et d'extradition ne pouvant s'exercer sur une propriété étrangère qu'avec le consentement des autorités locales.

Cette distinction découle du droit de souveraineté réclamé par chaque Etat; le gouvernement général n'ayant le droit d'agir que sur les propriétés soumises à sa juridiction spéciale, et qui servent à l'établissement de forteresses, de magasins, d'arsenaux, de chantiers et autres établissements d'utilité publique.

Digitized by Google

CHAPITRE IV.

DE LA DÉFENSE NATIONALE.

FRONTIÈRES MARITIMES DE L'UNION.

Description et organisation militaire de la frontière du Nord-Est ;—du Milieu ; — du Sud ; — du golfe du Mexique. — Ports de Portland, Portsmouth, Boston, New-York, Philadelphie, Baltimore, Charleston et Pensacola.

L'Union américaine étend sa juridiction sur un territoire évalué à 556,142,500 hectares, environ la vingt-cinquième partie des terres habitables du globe ; cet immense territoire est compris entre les deux océans Atlantique et Pacifique. Nous ne nous occuperons, quant au sujet que nous devons traiter, que de la partie de l'Union qui avoisine l'Atlantique et qui s'arrête à l'est des montagnes Rocheuses : ce territoire, aujourd'hui constitué et établi, n'a pas moins de 478,588,000 hectares, et est renfermé entre deux frontières, l'une de mer, l'autre de terre.

La frontière maritime de l'Union s'étend du 25e au 46e degré de latitude nord, c'est-à-dire sur 21 degrés de latitude et 27 de longitude. Le développement total du littoral qu'elle présente, sans tenir

compte des sinuosités de la côte et des larges baies intérieures qui en font partie, est de 3,330 milles anglais, environ 1,340 lieues, ou 5,358 kilomètres.

On subdivise ordinairement cette frontière de la manière suivante :

1° *Frontière du Nord-Est,* depuis la baie de Passamaquody jusqu'au cap Cod ;

2° *Frontière du Milieu,* depuis le cap Cod jusqu'au cap Hatteras ;

3° *Frontière du Sud,* depuis le cap Hatteras jusqu'au cap des Florides : ces trois divisions portent généralement la dénomination de *frontière de l'Atlantique ;*

4° *Frontière du golfe du Mexique,* depuis le cap des Florides jusqu'à l'embouchure de la Sabine, à l'ouest du Mississipi.

Quoique, au premier aperçu, il puisse paraître gigantesque et presque impraticable d'avoir voulu fortifier cette immense étendue de côtes, cependant l'étude approfondie des localités en a fait reconnaître la possibilité ; c'est ce que nous allons expliquer non en détail, mais d'une manière assez précise cependant pour qu'on puisse apprécier le mérite du système suivi.

D'abord nous ferons remarquer qu'une portion très-considérable de cette frontière n'est point accessible aux bâtiments de guerre d'un fort tirant d'eau, et ne peut être par conséquent exposée qu'aux attaques de partis peu nombreux qui se hasarderaient dans de frêles embarcations, contre lesquelles quelques batte-

ries de campagne servies par les milices suffiraient toujours.

Ensuite les parties de la frontière de mer qui ont exigé des fortifications permanentes sont précisément celles sur lesquelles se trouvent les grands centres de population et du commerce, des chantiers maritimes, ou sur lesquelles viennent déboucher de grands fleuves conduisant à des arsenaux, fonderies, etc. Dans ce dernier cas, les fortifications nécessaires ont une importance justifiée par l'intérêt que l'ennemi aurait à les attaquer.

Toutes les fortifications élevées pour la sûreté de ces divers établissements, soit militaires, soit commerciaux, ont cette mutualité de soutien et de défense, cet ensemble, en un mot, qui constitue la force et l'excellence du système adopté.

Les détails suivants sur l'organisation militaire de ces frontières feront apprécier le degré de sécurité acquis désormais à l'inviolabilité du territoire de l'Union par l'exécution du plan judicieux proposé par la commission de défense de 1816, et si strictement suivi depuis lors.

Frontière maritime du Nord-Est.

La frontière du Nord-Est, remarquable par l'aspérité de sa côte et le nombre de ses ports, ne l'est pas moins par la constance des brouillards épais qui la couvrent d'un voile presque impénétrable pendant certaines saisons. Elle a un développement d'envi-

ron 200 lieues, couvert par une grande continuité d'îles, accessible sur tous les points pour les bâtiments d'un fort tonnage. Elle offre aux marins aguerris de cette partie du continent une navigation aussi sûre pour eux que dangereuse pour les autres; car elle est couverte de rochers escarpés que visitent de violents orages, et que d'épais brouillards cachent à des yeux moins expérimentés.

L'île de *Mount Desert*, cette ancienne propriété de M. la Mothe-Cadillac, est le plus important des mouillages de cette côte : les vaisseaux de ligne de haut bord y trouvent un port excellent, facilement défendu par des batteries.

La baie de Penobscot, qu'on trouve immédiatement à l'ouest, est le débouché d'un commerce très-actif, en même temps qu'une importante artère dans la navigation intérieure de l'État du Maine; Buksport, sur ses eaux, a été choisi comme rade de refuge.

Sheepscot, à l'ouest de cette baie, est un autre port de refuge qui peut admettre des vaisseaux de tous rangs.

La rivière de Kenebeck est importante par la ligne d'opération qu'elle offre contre Québec, et que le lecteur doit se rappeler avoir vu suivre, dès 1646, par Gabriel Drouillet, un de ces hardis et aventureux missionnaires qui tracèrent en Amérique les premières lignes de communication dont devaient profiter les générations suivantes; elle est également le débouché d'un commerce florissant de plusieurs villes élevées

sur ses bords, et parmi lesquelles Bath occupe le premier rang.

Portland est une ville de commerce de second ordre, mais elle offre un port utile aux pêcheries et susceptible d'une bonne défense.

Portsmouth a été fortifiée en raison de son bon mouillage et des chantiers de l'État qui y sont établis.

Entre ce dernier port et la rade de Boston, il existe bon nombre de points moins importants, il est vrai, mais cependant d'un intérêt direct pour le commerce, et qui, par conséquent, entrent dans les prévisions du système de défense nationale.

Mais la rade de Boston est, sans contredit, la plus importante position militaire sur la côte du Nord-Est, à cause de l'excellence de son mouillage et des richesses qui y sont concentrées. Cette rade a près de 75 milles carrés ; elle est entièrement fermée par les terres. Les bâtiments de guerre y sont complétement à l'abri ; c'est aussi sur ses eaux qu'a été fixé un des grands dépôts maritimes de l'État ; enfin Boston est une ville commerciale de premier ordre, dont la population, distinguée par son activité et son esprit d'entreprise, s'élève actuellement à 93,452 âmes.

L'exécution des fortifications projetées pour la défense de cette position a été poussée avec tant de discernement et de zèle par l'habile directeur du génie qui en est chargé, qu'aujourd'hui on peut considérer cette rade comme complétement à l'abri de toute invasion du dehors.

Frontière maritime du Milieu.

Cette partie du littoral possède un moins grand nombre de rades que la précédente; elle est aussi moins couverte de rochers, mais environnée par des bancs de sable; le climat en est moins rude et l'atmosphère moins chargée de brouillards; mais elle est coupée de larges baies intérieures qui permettent à la marée de remonter jusqu'à une très-grande distance dans l'intérieur des terres, par les nombreuses rivières qui l'arrosent. Elle présente un développement total d'environ 260 lieues.

La rade de Narragansett est la plus importante sur cette côte. La célébrité qu'elle a acquise, lors de la guerre de la révolution, par la concentration des forces navales de France, sous les ordres du comte de Grasse, dans ses eaux, suffirait pour prouver les avantages qu'elle présente comme rade de rendez-vous; c'est aussi la destination spéciale que lui ont donnée les Américains, et ce qui a motivé les grandes dépenses que l'État a déjà faites pour rendre cette rade inaccessible à une force maritime ennemie.

New-York, qui, après Londres, est le plus grand port du monde, est la seconde rade en importance sur cette côte. Son rang et sa réputation commerciale exigent que nous entrions dans quelques détails sur ses ressources.

La population de New-York était, en 1840, de 312,710 habitants; elle a pris dans la dernière pé-

riode décennale un accroissement de 150 p. 100. L'administration de cette ville coûte à ses habitants 7,000,000 de francs par an.

Le tonnage a suivi le même accroissement que la population : il est en ce moment de 618,186 tonneaux, non compris le cabotage par la navigation à voile à l'intérieur, le long des côtes, qui s'élève à 78,750 tonneaux, et le mouvement de 75 vapeurs entrant toutes les quarante-huit heures, présentant un tonnage additionnel de 30,760 tonneaux. On y construit annuellement 100 bâtiments de toutes classes, jaugeant ensemble, en moyenne, 17,000 tonneaux ; dans ce nombre sont compris 16 vapeurs.

La valeur des marchandises entrées ou sorties dans une année est estimée à 600,000,000 de francs.

Le tonnage de New-York est plus grand que celui d'aucun autre port du monde, à l'exception de Londres, et entre pour plus d'un sixième dans celui de tous les États-Unis.

Dans la saison active du commerce, le nombre des bâtiments en rade dépasse 800, non compris les vapeurs et bâtiments du cabotage.

Enfin New-York vient de terminer cette année (1842) le plus grand monument d'utilité publique que puissent réclamer les besoins et l'hygiène d'un peuple : ses habitants sont pourvus aujourd'hui en abondance des eaux pures et limpides des montagnes. Un aqueduc de 16 lieues de développement, presque d'un seul alignement, et qui doit coûter 60,000,000 de francs, peut apporter au centre de la grande cité amé-

ricaine 227 millions de litres par jour; tandis que Londres n'est approvisionné que de 132 millions (1).

L'île de Manhattan, sur laquelle est située New-York, a environ 6 lieues de longueur sur 1/4 de largeur moyenne. Son port est par le 40° 42′ de latitude et 74° 2″ longitude ouest de Greenwich. La ville proprement dite a 4 lieues de tour.

A l'est, l'île de Manhattan est baignée par les eaux de la mer, qui y arrivent par le détroit ou canal de *Long-Island*, et à l'ouest par l'Hudson, dont les dimensions, sur une distance de 60 lieues, jusqu'à Albany, sont celles d'un bras de mer, la marée se faisant sentir jusqu'à ce point.

Les Américains ont donné le nom de *rivière de l'Est* aux eaux de la mer qui baignent le côté oriental du port de New-York, et de *rivière du Nord* à celle de

(1) La Croton, qui sert à l'approvisionnement de New-York, prend sa source dans le groupe de montagnes qui se rattachent à la chaîne des Alleghanys, près de *Sing-Sing*, au-dessous, par conséquent, du point où l'Hudson traverse cette chaîne sans former de chutes. Ses eaux sortent donc d'un bassin primitif, et sont dès lors d'une grande pureté. Voici, du reste, l'analyse comparative qu'en ont faite MM. James C. Booth et W. H. Boye de Philadelphie, avec les eaux du Schuylkill dont cette dernière ville est approvisionnée.

	Eau de la Croton.	Eau de la Schuylkill.
Carbonate de chaux. . . .	45,86.	53,67
Carbonate de magnésie. . . .	18,78.	11,87
Carbonate alcalin	16,57.	4,53
Chlorate *id.*	3,87.	3,75
Oxyde de fer.	2,21.	1,88
Silice.	7,18.	9,68
Matières organiques. . . .	5,53.	0,88
Sulfate alcalin.	. . . . .	13,74
	100,00	100,00

l'Hudson : c'est la réunion des eaux de ces deux grands canaux à la pointe méridionale de l'île de Manhattan qui forme cette admirable baie ou rade de New-York qui n'a point de parallèle dans le monde entier.

La baie de New-York a près de 4 lieues de longueur sur 2 lieues de largeur; elle communique directement avec la mer par un goulet ou canal étroit appelé *Narrows*, qui a 2,500 mètres de largeur, et est formé par *Long-Island* à l'est, et par *Staten-Island* à l'ouest.

Une première ligne de fortifications permanentes défend complétement cette passe étroite.

En dehors des *Narrows*, les terres du Jersey et de *Long-Island* forment une espèce de rade foraine qui n'a pas moins de 3 lieues de longueur, du goulet à la barre en mer, près de *Sandy-Hook*, qui en ferme l'entrée, et sur laquelle on trouve 24 pieds d'eau à marée basse; les marées ordinaires sont de 5 pieds anglais.

Suivant les projets de la commission de défense, cette rade foraine doit être protégée au moyen de fortifications à élever sur la barre en mer et de batteries flottantes ou *steamers* armés, calculés pour la navigation des bancs de sable qui l'avoisinent.

Je ne doute pas que cette pensée profonde des auteurs du système de défense nationale ne reçoive une prompte et complète exécution; l'avenir, gros d'éventualités impénétrables, leur en fait un devoir, et retarder plus longtemps l'exécution de ces travaux se-

rait renoncer involontairement à s'assurer des chances de succès : une telle imprévoyance n'est pas présumable.

De New-York à la baie de la Chesapeake, la côte est plate et presque dépourvue de ports, excepté l'embouchure de la baie même de la Delaware, sur les eaux de laquelle se trouvent le port et la ville de Philadelphie, qui compte aujourd'hui 258,922 habitants (1); mais la baie de la Delaware n'offrait point d'abri, et les bancs de sable qui en obstruent l'entrée, comme celle de la Seine, rendaient son accès difficile et son mouillage peu sûr.

Un port artificiel (2), construit à son embouchure aux frais de l'État, sur les plans et sous la direction du comité des travaux publics, a remédié entièrement à cet état de choses.

La baie de la Chesapeake est, sur le littoral de l'Atlantique, le bassin central où viennent aboutir toutes les voies navigables naturelles ou artificielles de l'Union; c'est le grand chaînon intermédiaire qui relie la côte du Nord à la côte du Sud, et d'où, par conséquent, des flottes nationales peuvent étendre leur protection sur le commerce extérieur comme sur celui de l'intérieur.

Cette magnifique baie s'avance à environ 80 lieues dans les terres, et est navigable pour les plus forts

(1) La ville de Philadelphie est approvisionnée de 9 millions de litres d'eau par jour, tirés de la Schuylkill.

(2) Consulter, pour la description des travaux de ce port artificiel, mon ouvrage sur les travaux civils des États-Unis (1834).

bâtiments. Elle offre une multitude de rades et de bassins. Elle reçoit les eaux de plusieurs fleuves et d'un grand nombre de rivières secondaires; enfin elle est le débouché du commerce des métropoles de la Virginie et du Maryland.

Les fortifications élevées près de l'embouchure de la baie de la Chesapeake, sur la rade d'Hampton, ont donc pour objet, d'abord, de défendre le chantier maritime de Norfolk, le plus considérable après celui de Boston; d'empêcher l'ennemi de s'établir sur ce point, de couvrir les avenues navigables de la Virginie, et enfin d'assurer une protection réelle aux diverses villes situées sur les eaux de cette baie, contre lesquelles aucun ennemi n'oserait jamais s'aventurer tant qu'il aura à redouter les forces navales stationnées dans la baie d'Hampton.

Les fortifications d'Hampton ont donc une plus grande importance que celles projetées sur d'autres positions du même littoral; et cette importance grandit encore par la solidarité que doivent avoir entre elles toutes les parties du système de défense nationale. La commission de 1816 avait terminé la reconnaissance de tout le littoral des États-Unis lorsqu'elle eut à s'occuper de la défense de cette baie, et c'est après s'être pénétrée des vues énoncées plus haut, qu'elle se décida à donner aux fortifications d'Hampton ce développement dont les proportions excèdent sans doute celles exécutées jusqu'alors aux États-Unis, mais qui étaient strictement indispensables à la défense d'un point central d'opérations.

D'ailleurs l'importance de ces fortifications, sous le point de vue des dépenses et de l'armement, est exacment le même que celle de Narrangansett. Ces deux positions possèdent les mêmes avantages stratégiques ; il était donc juste de les conserver à l'État au même prix.

Nonobstant le déploiement de fortifications permanentes à l'embouchure de la baie de la Chesapeake, le comité s'est également préoccupé de protéger les villes qui se trouvent à la tête de cette baie. C'est ainsi que les positions de *Hawkins-point* et *Sollers-point* ont été occupées pour la protection immédiate de Baltimore et du canal de la Delaware, et les rives du Patuxent et du Potomac fortifiées pour couvrir la cité fédérale, le port d'Alexandrie et le débouché du canal de l'Ohio.

Frontière maritime du Sud.

Cette portion du littoral américain est caractérisée par la présence d'un immense banc de sable formé par le mouvement uniforme du courant du golfe, et qui rend ainsi cette frontière inaccessible aux bâtiments de guerre d'un fort tirant d'eau ; elle a un développement total de 460 lieues. Elle n'est accessible que sur un très-petit nombre de points, pour les bâtiments d'un faible tirant d'eau, le banc de sable qui couvre cette côte n'étant sillonné qu'à grands intervalles par des canaux ou coupures naturelles que les eaux de l'intérieur se sont faits pour se rendre

à la mer. Ces passes sont généralement d'un accès difficile et d'ailleurs peu profondes; elles conduisent à des espèces de baies intérieures qui se communiquent les unes aux autres et permettent une navigation intérieure le long de la côte.

Charleston, dans la Caroline du Sud, est le port de commerce le plus important sur cette côte; il présente un assez large bassin, mais la barre qui règne au dehors n'en permet l'entrée qu'à des bâtiments tirant douze pieds d'eau.

La rade du Port-Royal, située à 24 lieues au sud de Charleston, et à 8 lieues au nord de Savannah, est la seule sur cette côte dont la profondeur puisse admettre des bâtiments un peu fort; enfin Savannah et la rivière Sainte-Marie sont les deux derniers points de cette côte offrant des ports de refuge pour des bâtiments légers.

La défense des points principaux de cette frontière est assurée par des fortifications déjà exécutées et par le concours de bateaux à vapeur armés et construits pour naviguer librement sur toutes les passes et canaux extérieurs de cette côte.

Frontière maritime du Golfe du Mexique.

Cette frontière ressemble beaucoup, dans ses caractères généraux, à celle du Sud, de l'Atlantique: son développement est presque le même : 480 lieues, environ les 3/8e de l'étendue totale de la frontière maritime. Cependant sa sécurité intéresse les 8/10e

de l'Union. C'est qu'en effet la côte du Mexique forme la frontière maritime, non-seulement de la Louisiane, du Mississipi, de l'Alabama et de la Floride occidentale, mais encore de l'Arkansas, du Tennessée, du Kentucky, de l'Ohio, du Missouri, de l'Indiana, des Illinois et des territoires du Wiscousin et d'Iowa, embrassant ainsi plus des 3/4 du territoire de l'Union.

L'importance de cette frontière et l'impossibilité d'établir une corrélation entre ses moyens de défense et ceux de la frontière de l'Atlantique ont rendu indispensable la création d'un système complet et indépendant pour la protection efficace de cette partie accessible de la république ; car, d'après la position géographique de la côte et du territoire intéressé à sa défense, l'insalubrité de son climat, la nature du pays adjacent, les intérêts variés des habitants, le caractère de la population appelée à repousser les attaques d'un ennemi du dehors, est et restera encore longtemps trop faible pour pouvoir, seule, remplir cette tâche nationale. Enfin le Mississipi est l'unique débouché de ses vastes et riches régions, et la Nouvelle-Orléans, établie sur ses bords, est le point où se concentrent actuellement la plus grande quantité de capitaux disponibles et les plus riches produits de l'Union.

Toutes ces considérations ont dû nécessairement exercer une influence sur la pensée de la commission et lui faire adopter un système de défense dont le degré d'action, de force et d'indépendance fût en rap-

port avec l'intérêt que pourrait avoir l'ennemi à diriger son attaque sur cette partie de l'Union.

Les voies de communication par eau et par terre rentraient dans ce système, qui a utilisé les moyens qu'elles offrent d'appeler les milices de l'intérieur au secours immédiat de la frontière maritime du golfe. Ces voies de communication doivent se rattacher à la navigation de la côte, et ont pour appui des arsenaux militaires, des dépôts d'armes échelonnés sur des rivières navigables; enfin, sur le littoral lui-même, des fortifications qui défendent directement toutes les avenues d'eau qui pourraient conduire de la mer aux rives du Mississipi, soit directement par le cours de ce fleuve, soit par les passes à l'ouest et à l'est.

Les importantes baies de la Mobile et de Pensacola, la première comme débouché du riche État de l'Alabama, la seconde à cause de son excellence sous le point de vue maritime, rentrent dans le système de défense du Delta du Mississipi, et sont également pourvues de fortifications permanentes qui assurent ces mouillages à la marine et aux steamers de l'État. C'est aussi sur les eaux de cette rade que la commission a jugé devoir fixer un des grands dépôts maritimes des Etats-Unis. Cette rade offre 22 pieds d'eau sur sa barre, facile du reste à traverser, et qui, depuis plus d'un siècle et demi, n'a pas changé : le mouillage intérieur est parfait et complétement à l'abri de tous les vents.

Les États-Unis ne sauraient apporter trop d'empressement à réaliser le projet du comité de défense

quant à l'érection de la rade de Pensacola comme arsenal maritime et chantier de construction. Aucun point de leur territoire n'offre les mêmes avantages, car les bois des Florides et de toute cette partie du littoral sont renommés pour leur qualité; signalés, il y a plus d'un siècle et demi, par nos plus célèbres officiers de marine, ils forment aujourd'hui l'objet des spéculations du commerce pour les constructions navales.

Sur aucun point du littoral américain, peut-être, les steamers ou batteries flottantes ne seront mieux appelés à rendre d'éminents services pour la défense nationale; ils trouveront accès par une infinité de passes et de canaux extérieurs, et pourront toujours se réfugier sous la protection du feu des forts construits pour la défense spéciale de ces passes, dans le cas où un ennemi oserait, avec une force supérieure, risquer de les franchir pour circonvenir de plus près les approches de la Nouvelle-Orléans et du Delta.

Je suis dans la ferme conviction fondée sur la connaissance que j'ai des ressources de la défense, que si jamais une telle éventualité se présentait, l'ennemi qui aurait assez de présomption pour affronter tant de dangers trouverait cette frontière forte comme une muraille derrière laquelle près de *deux mille bouches à feu*, servies par *dix mille artilleurs de choix*, seront toujours prêtes à le recevoir.

Enfin, dans les éventualités d'une guerre, la défense de tout le littoral de l'Union par des fortifications

permanentes est désormais assurée par plus de *vingt-deux mille bouches à feu* de tout calibre, servies par *soixante-quatre mille* hommes tirés des compagnies volontaires, disciplinées et exercées à l'avance au service des pièces de siége.

De pareils moyens, sortant entièrement des ressources du ministère de la guerre de l'Union, témoignent, d'une manière irrécusable, l'esprit de prévision et de suite que la démocratie sait apporter dans l'exécution de tout ce qui touche aux grands intérêts du peuple, et on ne pourra refuser à ce peuple de savoir aussi bien comprendre ses intérêts que suivre avec persévérance l'exécution de tout ce qui peut les consolider.

CHAPITRE V.

DE LA DÉFENSE NATIONALE.

FRONTIÈRES DE TERRE.

Description et organisation défensive de la ligne du Nord. — Hydrographie des grands lacs. — Ligne de l'Ouest.

La frontière actuelle de terre s'étend depuis la baie de *Passamaquody*, à l'est, jusqu'au lac *Supérieur*, au nord-ouest, et de ce point à la baie de *Sabine*, au sud, sur le golfe du Mexique; son développement n'est point encore exactement connu, mais il ne peut être estimé à moins de *quatorze* à *quinze cents* lieues de 4,000 mètres. Elle se partage en deux grandes divisions : du *Nord* et de l'*Ouest*. Celle du Nord est comprise entre la baie de Passamaquody et la tête du lac Supérieur : elle sépare les possessions anglaises de celles des États-Unis, et a au moins *huit cents* lieues d'étendue.

Ligne du Nord.

La chaîne des lacs qu'on trouve au nord des États-Unis, en communication les uns avec les autres, et avec l'Océan par le fleuve Saint-Laurent, présente ainsi une ligne de navigation qui pénètre dans l'intérieur du territoire américain sur un parcours de plus de *huit cents lieues*, est, sans contredit, un des traits caractéristiques de la géographie physique de l'Amérique. Cette ligne forme à peu près la limite

commune et la démarcation entre la république des États-Unis et les possessions anglaises.

Cette frontière offre quelque ressemblance avec celle de l'Atlantique, sous le rapport de la défense générale, à cause des mers intérieures sur lesquelles elle repose.

Une description sommaire des lacs qui composent cette mer intérieure en fera mieux sentir l'importance nationale sous le point de vue de la défense nationale, que sous celui de l'avenir commercial des contrées qui en sont riveraines.

Les grands lacs sont au nombre de cinq, nommés ainsi : le *lac Supérieur*, qui domine tous les autres ; les *lacs Michigan*, *Huron*, *Érié*, et le *lac Ontario*, séparé du lac Érié par les cataractes du Niagara.

Le *lac Supérieur* a environ 400 milles de longueur, 80 milles de largeur et 32,000 milles carrés de superficie ; sa profondeur est de 900 pieds ou 270 mètres ; son élévation au-dessus du niveau de l'Océan est de 596 pieds (178 mètres 8 centimètres). C'est la plus grande nappe d'eau douce connue : elle peut être considérée comme la source de toutes les rivières tributaires du Saint-Laurent.

Le lac Supérieur communique avec le lac Huron par la rivière Sainte-Marie qui a 40 milles de largeur et une chute de 23 pieds (6 mètres 9 centimètres), sur tout son parcours : aussi n'est-elle navigable, quant à présent du moins, que pour les bâtiments d'un faible tirant d'eau. Mais il est si facile de lui donner toute la profondeur nécessaire aux bâ-

timents qui naviguent sur les lacs, qu'avant peu on doit espérer que cette amélioration sera réalisée.

La communication de la rivière Sainte-Marie est entièrement maîtrisée par le *fort Brady*, poste militaire américain élevé au saut même de Sainte-Marie.

Le *lac Michigan* a 300 milles de longueur sur 70 de largeur, par conséquent 22,400 milles carrés de superficie, non compris la *baie Verte* (*Green-Bay*) qui se trouve à son extrémité septentrionale et qui a 100 milles de longueur et 20 milles de largeur, ou 500 milles carrés en superficie. Les eaux du lac Michigan et de la baie Verte sont à 178 pieds (73 mètres 40 centimètres), au-dessus du niveau de l'Océan; la profondeur du lac est de 1,000 pieds (300 mètres); celle de la baie Verte, 500 pieds (180 mètres).

Les États-Unis ont un poste militaire sur la baie Verte qui porte le nom de *fort Howard*, et un autre à l'extrémité méridionale du lac Michigan, sous le nom de *fort Dearborn*.

Les rives du lac Michigan sont déjà bien habitées : *Michigan, Chicago* et *Milwaukie* se distinguent comme les principales villes.

Ce lac communique avec le lac Huron par un détroit qui porte le nom de canal de *Michilimackinac*, et qui a pris, dans ces derniers temps, un grand développement commercial, ainsi que l'avaient bien prévu les missionnaires jésuites, ces hardis pionniers de la colonisation française dans le nouveau monde : les États-Unis ont établi sur ce détroit un poste militaire, le *fort Mackinaw*, qui commande ce passage.

Le *lac Huron* a 240 milles de longueur, 80 de largeur, et 20,400 milles carrés de superficie; sa profondeur est de 1,000 pieds (300 mètres); son élévation au-dessus de l'Océan est de 578 pieds (173 mètres 40 centimètres). Il est mis en communication avec le lac Érié par la rivière *Sainte-Claire*, qui a 35 milles de longueur, et un petit lac du même nom qui aboutit à la rivière *Détroit*, laquelle a 29 milles de longueur. Cette communication est navigable pour toute sorte de bâtiments.

Le lac Huron a 360 milles carrés de superficie et une profondeur de 20 pieds (6 mètres); la surface de ce lac est à 570 pieds (171 mètres) au-dessus du niveau de l'Océan.

Le fort Détroit, à la tête de la rivière de ce nom, protége complétement l'entrée du lac Huron.

La ville de Détroit, capitale de l'État de Michigan, est située à la décharge du lac Saint-Clair dans la rivière Détroit; cet ancien établissement français a pris un développement remarquable dû à la position avantageuse de ce point pour le commerce des lacs.

Le *lac Erié* a 240 milles de longueur, 40 de largeur et 9,600 milles carrés de superficie; sa profondeur est de 84 pieds (25 mètres); sa hauteur au-dessus des eaux de l'Océan est de 565 pieds (169 mètres 50 centimètres), et de 300 pieds (96 mètres 60 centimètres), au-dessus de la surface du lac Ontario. Le fond de ce lac est de rochers. Ses eaux ont un faible courant dans la direction du lac Ontario, mais soumis néanmoins à l'action des vents. En hiver, la

surface de ce lac est souvent obstruée par les glaces.

Les villes principales qu'on trouve sur ses rives sont sur le côté américain : Portland, Sandusky, Cleveland, Érié ou Presqu'île, Ashtabula, Dunkirk et Buffalo.

La rivière de *Niagara* sert de décharge aux eaux du lac Érié dans le lac *Ontario;* elle a 37 milles de largeur : les chutes ont 152 pieds (45 mètres 60 centimètres, de hauteur. Cette rivière, sur une distance de 7 milles) en amont et en aval, n'est point navigable, à cause des rapides et du tourbillonnement des eaux ; c'est près de son embouchure qu'a été élevé le célèbre fort *Niagara*, position maintenant occupée par les troupes des États-Unis.

Le *lac Ontario* a 180 milles de longueur sur 35 de largeur, et 6,300 milles carrés de superficie; il est navigable pour les bâtiments du plus fort tonnage; sa profondeur, sur certains points, est de 600 pieds (180 mètres), et en moyenne, de 500 pieds (150 mètres). Son élévation au-dessus de l'Océan est de 232 pieds (70 mètres). Il n'est jamais fermé par les glaces, quoique étant plus au nord que le lac Érié.

Les villes principales qu'on trouve sur ses bords, du côté des possessions anglaises, sont : Torento, Kingstown et Niagara ; sur la rive américaine, Oswego, Genessée et Sacketts harbour, station maritime et militaire des États-Unis où l'on tient toujours casernés une force imposante et des bâtiments de guerre en disponibilité, à cause du voisinage du Canada.

La communication naturelle qu'offre cette Médi-

terranée américaine était interrompue, ainsi qu'on vient de le voir, entre le lac Erié et le lac Ontario, par les chutes du Niagara. Aujourd'hui cet obstacle est contourné par une navigation artificielle sur les deux rives opposées : du côté des Anglais, par le canal de Welland ; sur le territoire américain, par le canal Érié et son embranchement avec le canal d'Oswego.

Le canal Welland a près de 17 lieues de longueur, 16 mètres 8 centimètres de largeur à la ligne d'eau, 7 mètres 80 centimètres au plafond, et 2 mètres 50 centimètres de profondeur d'eau ; il n'est point navigable malheureusement pour les bateaux à vapeur, mais devra prochainement être rendu praticable pour ces bâtiments; dans son état actuel, il rétablit néanmoins la communication entre les lacs pour des bâtiments de 125 tonneaux. Commencé en 1824, il a été entièrement terminé en 1829. Il a coûté 6,750,000 francs ; environ 400,000 francs la lieue.

Le canal Welland a sa prise d'eau au port de Maitland, sur le lac Érié, et vient se terminer à une petite rivière qui se jette dans le lac Ontario, au fort Delhousie; il passe à environ 2 lieues à l'ouest des chutes.

Jusqu'ici les Américains se sont contentés des moyens que le canal Érié offrait pour mettre en communication le lac de ce nom avec le lac Ontario; cependant, comme l'importance du commerce des lacs s'accroît avec le défrichement des riches pays qui les avoisinent, ils ont senti qu'ils ne devaient pas laisser plus longtemps entre les mains de leurs rivaux du Canada tous

les avantages du commerce de la navigation à voile. On s'est occupé en conséquence d'un projet de canalisation directe, sur le côté américain, pour les bâtiments à voile et à vapeur ; ce beau travail a été étudié par M. le major Bache, officier distingué du corps des ingénieurs-topographes, et a prouvé que son exécution était, comparativement au grand résultat à obtenir, une entreprise praticable et des plus utiles sous le point de vue des intérêts généraux de la défense du pays et de sa prospérité commerciale.

Espérons qu'un canal qui intéresse si vivement les États de l'Ouest et de New-York, par conséquent tout l'Atlantique, ne restera pas en projet et recevra une prompte exécution.

Pour rendre tous les détails donnés plus haut sur l'ensemble des cinq grands lacs plus compréhensibles, j'en ai réuni les principales dimensions dans le tableau suivant.

GRANDS LACS DES ÉTATS-UNIS (1).

	Longueur en milles.	Largeur en milles.	Profondeur en mètres.	Hauteur au-dessus de l'Océan en mètres.	SUPERFICIE	
					en milles carrés.	en hectares.
Lac Supérieur....	400	80	270	178,8	32,000	8,284,800
Baie Verte.....	100	20	150	173,4	2,000	517,800
Lac Michigan.....	320	70	300	173,4	22,400	5,799,360
Lac Huron.....	240	80	300	173,4	20,400	5,281,560
Lac Saint-Clair....	20	18	6	171	360	93.204
Lac Érié.....	240	40	25	169,3	9,600	2,485,440
Lac Ontario.....	180	35	150	70	6,300	1,631,070
					93,060	24,092,234

(1) Ce tableau ne contient que des mesures moyennes, et a été emprunté

D'après ce tableau, on voit que les lacs Michigan, Huron et la baie Verte ont le même niveau, mais que tous les autres ont des hauteurs différentes, et que le lac Supérieur est le plus élevé; que la Méditerranée américaine peut être considérée comme le plus vaste dépôt d'eau douce qui existe sur le globe, puisqu'elle couvre une surface égale à 24,092,234 hectares, près de la moitié de la France. Suivant divers auteurs qui ont cherché à évaluer la quantité d'eau douce que pouvaient contenir tous ces bassins réunis, le fleuve Saint-Laurent compris, il résulterait qu'elle serait égale à la moitié de toute l'eau douce du globe!

Enfin on évalue généralement le développement total de littoral que baignent ces mers intérieures à 2,288 lieues, dont 1,318 appartiennent aux États-Unis et 970 à l'Angleterre; le littoral des lacs est donc presque égal à celui de l'Atlantique ou à la distance qui sépare l'ancien du nouveau continent.

Du lac Ontario à l'extrémité orientale de l'Union, la frontière qui sépare les États-Unis des possessions britanniques en Amérique n'est point encore bien déterminée : les Américains réclament jusqu'au Saint-Laurent; les Anglais ont besoin de la rive droite pour y conserver par terre une communication entre les provinces du Canada et de New-Brunswick : les réclamations des Américains sont fondées sur cette nécessité impérieuse qui veut que le Saint-Laurent devienne de fait un fleuve américain comme le Mississipi, avec

aux travaux scientifiques de M. Douglas Houghton, professeur de géologie et de minéralogie de l'État de Michigan.

lequel il forme, au moyen des lacs intérieurs, une communication d'eau de l'océan Atlantique au golfe du Mexique : celles des Anglais le sont sur des soi-disant traités.

La solution de cette question par la diplomatie, et de manière à contenter les deux parties intéressées, me paraît peu probable (1), parce qu'elle renferme des difficultés insurmontables, celles de convenances territoriales, que jamais des traités ne peuvent parvenir à réconcilier, et qui, tôt ou tard, doivent être tranchées nettement. Ce n'est pas, du reste, la première fois qu'une question de frontière entraînerait la guerre; et pour les Américains, je le répète, ce n'est pas tant de savoir si l'État du Maine aura telle ou telle limite plus ou moins rapprochée, que de maintenir leurs prétentions, leurs droits sur la ligne navigable du Saint-Laurent, comme ils l'ont fait, antérieurement, du temps des colonies, contre la France, en possession alors du Saint-Laurent, des lacs, du Canada et des pays du Nord-Ouest.

Dans la situation présente des choses, le *lac Champlain*, dans l'État de New-York, occupe une position importante sous le rapport des opérations stratégiques qui pourraient être dirigées contre les villes de Montréal et de Québec, sur le Saint-Laurent, entre lesquelles il débouche par la rivière Sorel ou de Richelieu, par son extrémité septentrionale, et de ces dernières villes, contre New-York par l'Hudson, avec

(1) Cette question, à vrai dire, se trouve à peu près résolue par le traité Ashburton; mais l'avenir lui réserve une autre solution.

lequel il est en communication par le canal Champlain.

Le lac Champlain a 150 milles de longueur, et environ 14 milles seulement de largeur; il est navigable sur toute son étendue par les bâtiments tirant 5 pieds d'eau. Les villes principales qu'on trouve sur ses bords sont : Saint-John, Plattsburg, Ticondoraga, Whitehall et Burlington. Ce lac est fermé par les glaces pendant cinq mois de l'année.

Cette avenue d'eau peut être facilement protégée par des fortifications encore à construire. Du reste, il en est de même de toute la frontière qui sépare les possessions britanniques des États-Unis; on n'y a encore établi que des postes peu importants et des casernements pour y recevoir des troupes régulières et des milices.

Dans la perspective d'une lutte sinon prochaine, du moins inévitable, avec leurs voisins du Canada, les Américains n'ont jusqu'ici pris aucune mesure de sûreté sur cette frontière; ils semblent compter sur le puissant développement de leur civilisation, supérieur dans ces régions à ce que la population du Canada peut leur opposer; enfin sur la prépondérance que doit avoir la démocratie sur la monarchie dans le nouveau monde.

Ligne de l'Ouest.

La portion occidentale de la frontière de terre est encore peu connue et n'est, dans le fait, jusqu'à pré-

sent, qu'une ligne imaginaire qui sépare les nations indiennes rejetées à l'occident du Mississipi de la partie du territoire américain actuellement occupé. On conçoit, par conséquent, que les Américains aient eu peu d'occasions d'élever des fortifications coûteuses contre cette pauvre race, sans armes, sans défense, sans idées de propriété et, par conséquent, sans objet déterminé. Aussi se sont-ils bornés à élever, sur quelques points des grands fleuves qui traversent ces régions, des casernements pour les troupes régulières employées à maintenir ces nations dans la dépendance, quelques blockhaus et ouvrages en estacades pour faire respecter la suprématie des États-Unis.

Cependant, vers la partie méridionale de cette frontière, un nouvel État indépendant, le Texas, s'est élevé et organisé en dehors de la juridiction américaine. Mais les habitants de la république texienne, sortis de la grande famillo américaine, ont adopté une forme de gouvernement semblable à celle qui les régissait sous celui des États-Unis; il est donc peu probable que des difficultés surviennent entre ces nouveaux habitants et leurs anciens concitoyens.

CHAPITRE VI.

DE LA DÉFENSE NATIONALE.

ARSENAUX ; — MANUFACTURES D'ARMES ; — DÉPOTS ; MAGASINS ; — FONDERIES.

Dans le vaste plan de défense nationale dont les ingénieurs américains ont eu à s'occuper, l'emplacement des dépôts, des magasins, des arsenaux a dû particulièrement fixer leur attention : il fallait, en effet, que tout ce qui était à créer, comme partie de ce système, fût établi d'après les règles de la stratégie, pour devenir ainsi, dans les éventualités d'une guerre défensive, des moyens d'obtenir, de s'assurer d'heureux résultats. Il fallait que ces établissements fussent répartis dans l'intérieur du territoire d'une manière à utiliser toutes les facilités naturelles de transport qu'offrait le pays, sur chaque grande division des frontières de mer et de terre, afin de pouvoir approvisionner tous les points de la base d'opération aussi promptement et économiquement que possible.

Toutes ces conditions stratégiques, indispensables à la défense du pays ont été remplies ; elles ont nécessairement été l'œuvre du temps ; mais elles ont, par cela même, retiré d'immenses avantages des découvertes nouvelles et de l'admirable application de la

vapeur comme puissance motrice, stationnaire et locomotive sur les nouvelles voies rapides ; elles continueront à se développer sous l'influence des nouvelles découvertes que le génie créateur de l'homme est appelé à introduire dans ce nouvel élément de force.

Les emplacements choisis se trouvent en général dans les parties du pays les plus riches en matériaux de toute sorte où la main-d'œuvre abonde et assure la prompte exécution des travaux et l'organisation des approvisionnements de guerre, au plus bas prix possible.

Ils sont tous à cheval sur les principales voies d'eau navigables, à une distance convenable des frontières qu'ils sont destinés à approvisionner. Les transports peuvent donc toujours y être effectués d'une manière facile, économique et complétement en dehors des opérations d'un ennemi qui chercherait à les intercepter. Enfin l'extension extraordinaire donnée tout dernièrement aux chemins de fer dans les États-Unis procure au système de ravitaillement de nouvelles facilités dont la défense doit profiter au détriment de l'assaillant. Et sur ce point les Américains se trouvent placés dans une condition extrêmement favorable qui doit leur assurer un ascendant marqué sur les opérations offensives d'un ennemi quelconque.

Les établissements militaires américains sont divisés en trois classes.

Dans ceux de première classe on s'occupe spécialement de la fabrication du matériel de guerre ; on y trouve néanmoins des ateliers de réparation et d'entretien ; des magasins et des dépôts d'armes.

Dans ceux de seconde classe, la réparation et l'entretien du matériel forment au contraire l'objet principal; des magasins et des dépôts d'armes y sont également réunis.

Ceux de troisième classe sont de simples magasins, de dépôts d'armes, de munitions et d'approvisionnements de tous genres.

L'Union américaine possède 21 de ces établissements, dont 8 de première classe, 10 de seconde et 5 de troisième. Ils sont répartis par États ainsi qu'il suit :

1 dans le Maine; 1 dans le Massachusetts; 1 dans le Vermont; 3 dans le New-York; 2 dans la Pensylvanie; 1 dans le Maryland; 1 dans le district de Colombie, à Washington; 1 en Virginie; 1 dans la Caroline du Nord; 1 dans la Caroline du Sud; 2 en Géorgie; 1 dans l'Alabama; 1 dans la Louisiane; 1 dans l'Arkansas; 2 dans le Missouri, et 1 dans le Michigan.

La frontière maritime de l'Atlantique se trouve, par ce moyen, en mesure d'être approvisionnée par 10 de ces établissements; celle du golfe du Mexique par 3; la partie septentrionale de la frontière de terre peut être approvisionnée par 6; et la partie orientale de la même frontière par 3.

MANUFACTURES D'ARMES.

L'Union ne possède encore que deux manufactures

d'armes nationales : l'une dans l'est, sur la rivière de Connecticut, à Springfield, dans le Massachusetts, et l'autre dans la division du milieu, sur le Potomac, à Harpers-Ferry, au confluent de la Shenandoah et du Potomac, en Virginie. Ces deux établissements jouissent d'avantages naturels les mieux appropriés à leur objet. Le dernier surtout se trouve au centre d'approvisionnements des matériaux de toute espèce, bois, fer, houille, et peut mettre à profit une puissance hydraulique incalculable. Enfin cette position, unique peut-être par l'excellence de son site, au milieu des montagnes des Alleghanys, où le mugissant Potomac s'est ouvert un passage pour gagner le grand bassin de l'Atlantique, se trouve aujourd'hui le point où se concentrent des lignes de communication d'eau, de terre et de chemins de fer qui permettent de ravitailler d'armes toute l'étendue du littoral de la frontière du milieu et d'une partie de celles du nord et du midi.

Une troisième manufacture d'armes reste à établir pour l'approvisionnement direct des pays occidentaux, dans la vallée du Mississipi. Le nombre des sites avantageux, où sont réunis en abondance tous les éléments de la fabrication, a seul empêché jusqu'ici de fixer définitivement celui auquel on devait donner la préférence. Cependant il serait très-peu judicieux de retarder plus longtemps la création d'un établissement aussi éminemment nécessaire pour compléter l'organisation du système défensif de l'Union, et les circonstances graves dans lesquelles se trouvent en ce

moment les États-Unis font une loi à leurs législateurs de s'occuper promptement de la création de cet établissement.

En temps ordinaire, le gouvernement fabrique 25,000 fusils complets par an; en mettant à contribution l'industrie particulière qui se livre à cette fabrication, il peut aisément tripler ce nombre, et par le commerce il pourra toujours s'en procurer autant qu'il voudra.

Mais une grande nation doit se placer en dehors des éventualités du commerce ou même de l'industrie pour s'assurer les moyens de faire respecter son indépendance; et si pour les Américains le principe fondamental de leur loi organique est que tout citoyen est soldat, la conséquence doit être que tout soldat doit être armé!

FONDERIES.

Les États-Unis n'ont point encore de fonderies nationales. L'industrie particulière et le commerce sont, jusqu'ici, les seuls moyens que possède le gouvernement américain de s'approvisionner de pièces d'artillerie. On ne doit point être surpris de cette disposition chez un peuple dont toutes les habitudes sont essentiellement commerçantes, et habitué, dès son origine, à dépendre du commerce pour suppléer à tous ses besoins. Mais un pareil état de choses ne saurait exister plus longtemps sans exposer la nation aux mécomptes les plus graves, et certes l'Union doit

comprendre qu'il est à la fois plus prudent et plus économique de ne point employer l'intermédiaire des intérêts particuliers pour satisfaire à une branche aussi importante de l'armement de terre et de mer.

CHAPITRE VII.

DE LA DÉFENSE NATIONALE.

VOIES NATURELLES DE COMMUNICATION.

Rôle important que jouent les voies navigables naturelles dans la défense. — Physionomie physique du territoire américain. — Nombre et disposition des voies naturelles de communication.

Dans le système de défense nationale, les voies de communication forment le complément obligé de la marine et des fortifications; en effet, dans la défensive, les moyens de communication doivent permettre la retraite à l'intérieur des navires menacés par des forces supérieures, le ravitaillement en hommes et en matériel des points stratégiques exposés aux attaques de l'ennemi, ou dont il pourrait s'emparer pour former sa ligne d'opération contre le pays.

Mais depuis la découverte de la vapeur, et son application comme force motrice aux moyens des transports, le rôle des voies de communication a considérablement grandi, et, de secondaire qu'il était, est devenu en quelque sorte le premier, par les facilités qu'elles offrent de concentrer, sur des points donnés et dans un temps très-court, des forces immenses.

Aujourd'hui, d'après ce nouvel ordre de choses, elles forment donc, en quelque façon, les lignes principales d'opération, puisqu'elles rattachent ainsi le point où se trouvent les éléments de la défense avec les points qui peuvent être attaqués.

Ainsi, au moyen des voies nombreuses de communication dont l'industrie a su couvrir le sol américain, des approvisionnements de tous genres peuvent toujours être conduits en sûreté aux stations, mouillages, rades de rendez-vous et chantiers de construction; des troupes peuvent être transportées sans fatigue et sans perte de temps pour agir sur un point donné; enfin elles assurent au commerce intérieur les moyens de conserver sa liberté habituelle même pendant la guerre la plus active.

Les Américains ont si bien compris tous les avantages que procurent les voies de communication, qu'en même temps qu'ils donnaient le plus grand développement possible à celles que leur offrait la nature, ils s'occupèrent d'en créer de nouvelles.

Aussi les vit-on, dès 1763, après le funeste traité qui nous enleva le Canada, poursuivre avec ardeur le projet d'améliorer la navigation naturelle des fleuves principaux de leur territoire. Mais ce fut surtout après la guerre de l'indépendance que les Américains donnèrent un plus grand essor à leurs travaux d'amélioration intérieure, et portèrent toute leur sollicitude sur les moyens d'en agrandir le cercle, bien persuadés qu'en agissant ainsi ils contribuaient directement à assurer le plus puissant auxiliaire de la défense et,

par conséquent, de leur indépendance, objets non moins graves que la prospérité commerciale et matérielle du pays.

Fleuves et Rivières.

Le territoire des États-Unis est remarquable par le nombre et la disposition de ses voies de communication naturelles : partagé en deux grandes régions, de l'Atlantique et du golfe, par la chaîne des montagnes Apalaches ou Alleghanys, qui s'étend du fleuve Saint-Laurent aux Florides, d'immenses fleuves le parcourent dans tous les sens, et permettent de franchir cette chaîne sur plusieurs points; tandis qu'au nord la ligne des lacs contourne par une navigation naturelle tous ces obstacles, et met l'Atlantique en rapport direct avec le golfe. Du reste, le peu d'élévation de ces montagnes, dont la hauteur moyenne au-dessus de la mer ne dépasse pas 900 mètres, offrait des facilités de toute espèce pour établir des voies artificielles, dont les Américains se sont hâtés de profiter pour relier entre elles, par le plus grand nombre de lignes possibles, ces deux importantes divisions géographiques de leur pays.

Plus de cent fleuves ou rivières sortent de cette longue chaîne de montagnes, et sillonnent les deux flancs opposés avant de se rendre à la mer. Tous les cours d'eau qui descendent sur le versant occidental vers le golfe ont un immense développement de na-

vigation naturelle; ceux du versant oriental, quoique d'un trajet beaucoup plus court, ne sont pas moins avantageux à la navigation : tous présentent des voies naturelles sur lesquelles l'art a eu peu à faire pour les adapter aux besoins du commerce ou à la défense du pays.

Sur le versant oriental et en commençant au nord, les plus importantes rivières de la Nouvelle-Angleterre sont : le Penobscot, navigable jusqu'à Bengor; le Kennebeck, jusqu'à Augusta; la Merrimack, jusqu'à Lowell; le Connecticut, jusqu'à Hartford, et le Thames, jusqu'à Norwich.

Dans le New-York, l'Hudson prend sa source près du lac Champlain, et présente une ligne de plus de 100 lieues de développement de la frontière du nord à l'Océan; il porte des bâtiments à voile d'un fort tonnage sur 62 lieues de son cours.

Au centre de la frontière maritime, la Susquehannah, dont la baie de la Chesapeake n'est, à proprement parler, que le prolongement, est navigable jusqu'à Colombia, sur une étendue de plus de 150 lieues, en remontant de l'Océan : ce beau fleuve sert d'artère principale au système de navigation intérieure de l'Union.

Le Patapsco permet aux navires d'arriver aux quais de Baltimore, situé à la tête de la Chesapeake, à 100 lieues de l'Océan.

Le Potomac, sur lequel les vaisseaux de ligne peuvent s'avancer jusqu'à Washington, a une distance de

42 lieues de son embouchure dans la baie de la Chesapeake jusqu'aux chutes près de Georgetown.

Le Rappahannock, le York, le James, autres affluents de la Chesapeake, sont sillonnés sur une très-grande partie de leurs cours par de forts bâtiments du commerce ou par des bateaux à vapeur qui entretiennent des rapports journaliers entre les ports de Richemond, Norfolk, Pétersburg, Frédériksburg, Annapolis et Baltimore, cités commerciales toutes plus considérables qu'aucun de nos ports de France.

Lorsqu'on s'avance davantage au sud, on ne trouve plus d'aussi grands ports, des fleuves aussi navigables, mais néanmoins des villes importantes, situées à l'embouchure de rivières navigables aux bâtiments du cabotage et à des bateaux à vapeur d'un plus faible tirant d'eau, qui peuvent, à l'aide de ces rivières, remonter à une grande distance dans l'intérieur des terres, et mettre le négociant en rapport avec les planteurs de coton et de riz.

Le Roanoke, le Pamlico, l'Ashley et le Cooper, dont la réunion forme le port de Charleston; le Savannah, dont la barre est recouverte de 5 mètres 50 centimètres d'eau, et que les bateaux à vapeur remontent jusqu'à Augusta, sur une distance de 60 lieues, pour prendre des chargements de coton; l'Alatamaha, navigable jusqu'au delà de Darien; le fleuve Saint-Jean de la Floride, qui a 5 mètres d'eau sur sa barre, et ensuite 5, 6 et 7 sur un parcours de 80 lieues, dans une direction sud, sont les principaux fleuves et rivières de cette partie du littoral.

Sur le golfe du Mexique, ce sont : la Suwanee, l'Appalachicola, praticable pour les bateaux à vapeur sur 80 lieues de son cours, jusqu'à Columbos en Géorgie ; la Mobile, navigable jusqu'à la limite des États de l'Alabama et du Tennessee, et dont les eaux peuvent être aisément mises en communication avec celles de la Tennessee ; enfin le Mississipi, dont le bassin réunit toutes les eaux qui arrosent les immenses régions occidentales, et offre, avec ses affluents, près de 3,700 lieues de parcours facile à la navigation par bateaux à vapeur.

Le Mississipi proprement dit est navigable sur un parcours de 780 lieues ; l'Ohio, qui en est une espèce de continuation, est navigable sur un parcours de 378 lieues, depuis Pittsburg jusqu'à son embouchure.

Le Missouri, affluent principal du Mississipi, est navigable sur une distance de 972 lieues au-dessus de son embouchure.

Parmi les autres tributaires du Mississipi et de l'Ohio, également navigables aux bateaux à vapeur, les principaux sont : le Cumberland, l'Illinois, la White, l'Arkansas et la rivière Rouge.

Les Américains se sont fait un devoir d'apporter à toutes ces voies naturelles les perfectionnements dont elles étaient susceptibles, et de leur donner tout le développement qu'elles pouvaient recevoir, afin de faire arriver les navires du commerce à de grandes distances dans l'intérieur des terres. Le gouvernement général a donc fait exécuter, d'après un plan

arrêté à l'avance, d'immenses travaux d'art sur presque toutes ces avenues d'eau. Ces travaux sont continués sans relâche, suivant les ressources du trésor public, comme intéressant au plus haut degré la sûreté et la prospérité intérieure de l'Union, et offrant les moyens les plus efficaces de résister à une guerre étrangère.

Lacs.

La chaîne des grands lacs qu'on trouve sur la frontière nord des États-Unis permet, ainsi que je l'ai déjà dit, de contourner la chaîne des Alleghanys, et offre une navigation naturelle de près de 640 lieues ou de 800 lieues, y compris le cours du fleuve Saint-Laurent. J'ai décrit au chapitre V les principaux caractères de cette Méditerranée américaine, devenue le centre d'un vaste système de communication; je ne parlerai donc ici que des travaux exécutés par l'État dans l'intérêt général du commerce et de la défense nationale.

La guerre de 1812 avec l'Angleterre avait démontré l'importance de conserver à la marine américaine, sur les lacs, des ports où elle pût trouver un abri contre les tempêtes, et des points d'où elle pût diriger ses attaques sur les croisières anglaises. Dès 1818, le gouvernement général porta son attention sur cet objet, et confia à la commission de défense et de travaux publics, dont je faisais partie, le soin d'examiner toute cette ligne, et de déterminer les travaux à exé-

cuter pour rendre la navigation de ces lacs moins dangereuse à la marine militaire et marchande, exposée sur ces mers intérieures à des tempêtes qui ne sont guère moins fréquentes et moins terribles que sur l'Océan.

Depuis lors, l'État a fait exécuter de nombreux travaux pour créer des ports de refuge sur le lac Michigan, le lac Érié et le lac Ontario; enfin il a fait élever 25 fanaux qui dirigent le navigateur ou signalent aux pilotes les dangers qu'ils doivent éviter.

Sur le lac Michigan, les ports sur lesquels on a fait des travaux sont : Milwaukie, Michigan et Chicago.

Sur le lac Érié : Détroit, Sandusky, Ashtabula, Portland, Presqu'île, Dunkirk et Buffalo.

Sur le lac Ontario : Genessee, Oswego et Sacketts-Haabor.

Tous ces travaux consistent principalement en jetées construites en pierres sèches, et présentant des havres où les bâtiments se trouvent abrités contre les vents régnant sur les lacs.

J'ai déjà décrit les travaux du port de Presqu'île dans une histoire des travaux civils des États-Unis, publiée en 1834; ils peuvent donner une idée du système en usage aux États-Unis pour ces sortes de constructions.

Dans l'exécution de la digue ou brise-lames du port de Dunkirk, on a suivi un mode ingénieux et qui mérite d'être rappelé. Pendant un des rudes hivers si fréquents sous la latitude du lac Érié (43° N.), et lorsque les glaces permettaient de passer en toute sûreté

sur sa surface, on construisit, sur l'emplacement même que devait occuper le brise-lames, un encaissement en charpente qui devait former le corps même de la digue ; on rompit alors la glace au moyen d'un chargement de pierres placé à l'intérieur, et qui détermina son échouage et sa consolidation avec le fond.

Le port artificiel de Buffalo a été établi au moyen de digues construites en pierres sèches, placées par assises régulières, et d'un petit volume, mais si bien appareillées, qu'elles prirent ainsi une adhésion parfaite, et qu'elles purent résister aux plus violentes tempêtes de l'hiver; pour le couronnement de la digue on a employé des pierres d'une demi-tonne de poids.

Du reste, on fait fréquemment usage de ces sortes de constructions aux États-Unis; et lorsqu'elles sont bien exécutées, je les ai toujours vu répondre à toutes les conditions de solidité requises par leur destination.

Détroits et Baies.

La description de la frontière maritime au chapitre IV aura pu donner au lecteur une idée des immenses avantages qu'offre le littoral américain, par ses nombreuses baies et détroits, pour la navigation intérieure parallèle à la côte. En jetant les yeux sur une carte des États-Unis (1), on peut facilement s'assurer

(1) Voir la carte générale au Ier volume.

de la vérité de cette opinion. Il existe en effet le long de la côte une communication intérieure, presque non interrompue, formée par l'admirable enchaînement des baies et détroits qui couvrent tout le littoral. Depuis longtemps, le commerce tire parti de cette navigation, qui sert au cabotage intérieur, et qui est appelée à jouer un rôle très-important dans la défense nationale. Aussi tous les hommes d'État de la république se sont-ils sérieusement préoccupés des perfectionnements qu'elle était susceptible de recevoir, afin d'être complète depuis l'extrémité nord-est du continent jusques à et y compris le littoral du golfe du Mexique; le comité de défense et des travaux publics a eu pareillement à s'occuper de cette grave et intéressante question.

CHAPITRE VIII.

DE LA DÉFENSE NATIONALE.

NAVIGATION A VAPEUR.

Progrès et influence de cette navigation ; ses conséquences physiques et morales sur la nation américaine. — Nombre des bateaux à vapeur. — Force effective. — Tonnage. — Accidents. — Dépense de la navigation sur l'Atlantique ; sur les fleuves de l'Ouest ; sur les lacs. — Prix des transports. — Relation de la navigation à vapeur avec la défense nationale.

C'est principalement à l'heureuse application de la vapeur comme force motrice que les voies naturelles de navigation doivent aujourd'hui tous leurs avantages, et par suite le haut degré de prospérité auquel les États-Unis et ses habitants sont parvenus. Il semble, en effet, que ce soit surtout en Amérique que la vapeur ait établi son empire; et c'est sur cette partie du nouvel hémisphère, sur ses lacs immenses, ses fleuves gigantesques, ses vastes baies, sur terre enfin, qu'elle paraît avoir été appelée à donner au monde la preuve de sa puissance créatrice. Ses étonnants résultats nous y familiarisent avec les récits les plus fabuleux ; sous son influence, des villes ont surgi comme par enchantement; de vastes solitudes se sont peuplées et ont été fertilisées ; des masses de population se déplacent tous les jours et vont porter une vie nouvelle là où, la veille encore, le silence des forêts n'était interrompu

qu'à de rares intervalles par l'écho du fusil du pionnier.

La vapeur, dans les mains des Américains, est un élément éminemment national, adapté à leur caractère, à leurs mœurs, à leurs habitudes, à leurs besoins; aussi l'appliquent-ils autant à étendre leur liberté qu'à constituer leur bien-être.

Mais aussi le progrès dans les arts industriels, dans ceux surtout destinés à améliorer le sort de l'homme, a toujours suivi le développement des libertés politiques et de l'intelligence des peuples; l'un ne marche pas sans l'autre : ainsi Dieu l'a voulu.

Parmi ces inventions, ces découvertes de l'esprit humain, les plus importantes sont, sans contredit, la boussole, l'art d'imprimer, celui de filer le coton, enfin la découverte et l'application de la vapeur à la navigation, glorieuse conquête du dix-neuvième siècle.

Les conséquences de cette découverte sur le continent américain tiennent du prodige; c'est surtout dans les pays de l'Ouest que cette influence se fait le plus remarquer. Si nous nous reportons à l'époque de la guerre de l'indépendance (1776) où ces contrées étaient, pour ainsi dire, inconnues, et où quelques aventuriers français étaient les seuls qui se hasardassent à traverser ces pays sauvages, quelle métamorphose!

Les premières émigrations vers l'ouest eurent lieu de 1776 à 1806, sur les principaux cours d'eau qui arrosent cet immense pays; et la promptitude des

communications est devenue telle, que le temps a centuplé de valeur, et les distances se sont tellement rapprochées, que l'on pourrait presque dire aujourd'hui que la vapeur a dévoré l'espace. Ainsi, en prenant New-York pour point de départ, on arrive en 5 heures à Philadelphie, éloignée de 35 lieues; à Baltimore, situé à 32 lieues de Philadelphie et 67 de New-York, en 8 heures; à Washington, 88 lieues de New-York, en 10 heures; à Norfolk, en 20 heures; à Charleston, dans la Caroline du Sud, en 40 heures; à la Nouvelle-Orléans, à l'embouchure du Mississipi, ou 900 lieues de distance, en 168 heures ou 7 jours; enfin l'océan Atlantique, entre l'Europe et le continent américain, est franchi en 11 jours : tels sont les prodiges opérés par la vapeur.

A cet égard, qu'il me soit permis d'appeler le souvenir d'un de mes premiers voyages aux États-Unis, en 1817, et le contraste qu'il présente avec ce qui se passe aujourd'hui justifiera cette digression.

A cette époque, pour aller de New-York à Philadelphie on mettait 2 jours, on traversait l'Hudson sur un bac pour aller prendre, sur la rive opposée, une voiture de Jersey qui conduisait à la couchée, à Trenton, sur la Delaware; le lendemain, dans l'après-midi, on arrivait à Philadelphie; de cette ville à Baltimore on mettait quelquefois 3 jours; et de Baltimore à Washington, siége du gouvernement, une longue journée; en tout 5 à 6 jours pour se rendre de New-York à Washington qui ne sont éloignées que de 100 lieues; la dépense totale s'élevait à près de

100 francs. Aujourd'hui le même trajet s'accomplit, sans fatigue, en 10 ou 11 heures, avec une dépense de 35 à 40 fr.

Un voyage par terre, à la Nouvelle-Orléans, était considéré dans ce temps comme une entreprise longue, difficile et dangereuse; le voyageur, avant de l'entreprendre, devait faire de longs préparatifs : on prenait le courrier à Philadelphie pour Lancaster, en Pensylvanie; la malle était alors portée sur une voiture ouverte et à un cheval; on était 3 jours en route. A cette dernière ville le voyageur avait le choix d'exécuter pédestrement son voyage à travers les montagnes ou d'acheter un cheval dont il se défaisait ensuite facilement à Pittsburg. J'adoptai ce dernier mode plus à mon goût, mais ne m'en trouvai pas beaucoup plus avancé pour cela; car, aussitôt entré dans les montagnes, force me fut de mettre pied à terre et de confier seulement à ma monture les petites poches en cuir qui contenaient tout mon modeste change. Il ne me fallut pas moins de 9 jours pour franchir les quadruples rampes dont se forme la chaîne des Alleghanys. Arrivé à Pittsburg, alors le grand bazar des contrées occidentales, et le rendez-vous général des voyageurs, spéculateurs, émigrants de toutes les parties du monde qui s'y rendaient dans le but de faire fortune, il fallut faire une halte obligée, et s'y pourvoir de tout ce dont on pouvait avoir besoin pour descendre les grandes rivières de l'Ouest. Le spectacle qu'offrait Pittsburg avait, particulièrement pour un Français, quelque chose de

très-curieux : c'était un mélange bizarre de mœurs européennes, américaines, asiatiques et africaines ; les Européens nouvellement arrivés y dominaient par leurs dialectes aussi variés que leurs costumes ; ici le trafiqueur d'esclaves se rendant des bords de l'Atlantique vers les États du Sud avec son troupeau d'Africains, paraissant aussi peu soucieux de ce changement de domicile que de l'avenir ; puis l'homme rouge, l'Indien, dans son costume et son laisser-aller approchant de l'Asiatique qu'attiraient en grand nombre les facilités d'échanger ses fourrures contre des spiritueux, des couvertures et quelques provisions de plomb et de poudre ; enfin l'habitant de la Nouvelle-Angleterre, l'Américain proprement dit, que son infatigable esprit aventureux poussait avec sa famille vers ces nouvelles régions à la recherche de *bonnes terres* et d'un *chez soi* (*home*) conforme à ses vues de travail et de spéculation ; enfin, au milieu de ces derniers, le vrai *Yankee*, caractère type, particulier à l'Anglo-Américain, colportant avec lui des objets en fer battu provenant de l'industrie déjà célèbre de ses concitoyens de Connecticut et de Massachusetts.

Le moyen le plus usité de descendre l'Ohio et le Mississipi, c'était d'acheter et de fréter un bateau dans lequel on s'embarquait, se confiant ensuite à la force même du courant pour vous porter vers le lieu de destination ; certes ce n'était pas là un moyen bien expéditif, surtout quand on ne pouvait y ajouter que les efforts des rames et parfois des lambeaux de voile lorsque les circonstances le permettaient, mais enfin

c'était le seul dont on pût disposer. Cette navigation durait de 60 à 70 jours, et ce n'était pas sans difficultés et sans périls qu'on parvenait à se frayer un passage sur une aussi grande étendue, au milieu des indigènes nombreux alors qui fréquentaient les bords de ces rivières, attirés par l'appât du butin.

Le voyage de New-York à la Nouvelle-Orléans s'accomplissait, de cette manière, en 84 jours avec une dépense de 6 à 700 fr., encore était-on considéré comme ayant été très-favorisé d'en être quitte pour les fatigues d'une pareille pérégrination.

Sur les rives de l'Ohio qui était l'artère principale à parcourir, le voyageur pouvait remarquer à de grands intervalles quelques rares maisons, réunies en petits bourgs ou hameaux, comme moyen de se défendre contre les visites hostiles des Indiens.

Après 1806, la marche de la civilisation et du commerce fut beaucoup plus sensible; on commença à naviguer et à effectuer le transport de quelques marchandises au moyen de longues barques montées par 50 et 60 hommes qui, à force de travail et de fatigue, en se halant à l'aide d'arbres, le long des rives, parvenaient à remonter, de la Nouvelle-Orléans à Cincinnati, une distance de 740 lieues en 3 mois!

En 1807, Robert Fulton construisit le premier bateau à vapeur qui ait navigué aux États-Unis. Il était pourvu d'une machine à vapeur de la force de 18 chevaux, exécutée par MM. Boulton et Watts, d'Angleterre; avec cette machine il parvint à faire le trajet d'Albany à New-York, 60 lieues en 18 heures. Au-

jourd'hui le même trajet s'accomplit en 9 ou 10 heures, souvent en 7.

En 1812, Fulton ayant enfin réussi à faire apprécier les avantages et le mérite de sa découverte sous les auspices de la législature de New-York, fit construire à Pittsburg le premier bateau à vapeur destiné à naviguer sur l'Ohio et le Mississipi, et auquel on donna le nom de la ville de la Nouvelle-Orléans, lieu de sa destination.

De 1812 à 1818, d'autres bateaux à vapeur furent successivement construits; et de cette dernière époque, on peut véritablement fixer le point de départ de l'accroissement rapide que les riches contrées de l'Occident prirent comme par enchantement. Depuis lors, les eaux de la *belle rivière*, l'Ohio, si tranquilles naguère, sont agitées jour et nuit par les roues des bateaux à vapeur, qui se croisent presque à toute heure, comme les voitures publiques sur une grande route.

Aussi les riantes rives de l'Ohio se sont-elles peuplées rapidement de hameaux, de villages, de villes, dont l'aspect brillant et animé peut faire apprécier aux voyageurs la prospérité des habitants et les richesses immenses que leur industrie active a su créer.

En 1835, 588 bateaux à vapeur avaient déjà été construits sur les eaux de l'Ohio, dont 173 à Pittsburg, 164 à Cincinnati, et 80 à Wheeling. Le jaugeage de ces bateaux variait de 100 à 785 tonnes, et présentait ensemble 153,660 tonneaux.

En 1839, d'après des relevés officiels, il avait été

construit dans tous les États-Unis 1,300 bateaux à vapeur, dont 828 faisaient encore un service actif, et présentaient un effectif de 57,020 chevaux de vapeur. En 1841, le tonnage total des pyroscaphes s'élevait à 174,342 tonneaux de jauge. Sur ce nombre, 400 naviguaient sur les eaux de l'ouest et du sud, 70 sur les lacs, et 350 sur les baies et détroits de l'Atlantique ; 260 avaient été complétement perdus ; le reste était hors de service.

Les 400 bateaux à vapeur de l'ouest jaugeaient ensemble 55,000 tonneaux.

Environ 488 sont à haute pression, et 343 à basse pression ; on n'emploie presque exclusivement les machines à haute pression que sur les eaux de l'ouest.

La répartition de ces bateaux à vapeur par État présentait le résultat suivant :

Le Maine.	8	bateaux à vapeur.
Le New-Hampshire.	1	»
Le Vermont.	4	»
Le Massachusetts.	12	»
Le Rhode-Island.	2	»
Le Connecticut.	19	»
Le New-York.	140	»
Le New-Jersey.	21	»
La Pensylvanie.	134	»
Le Delaware.	3	»
Le Maryland.	22	»
Le district de Colombie.	5	»
La Virginie.	16	»
La Caroline du Nord.	11	»
La Caroline du Sud.	22	»
La Géorgie.	20	»
La Floride.	17	»
L'Alabama.	10	»

Le Mississipi.	6	bateaux à vapeur.
L'Arkansas.	4	»
La Louisiane.	36	»
Le Tennessee.	18	»
L'Illinois.	5	»
L'Indiana.	3	»
Le Kentucky.	44	»
Le Missouri.	42	»
L'Ohio.	79	»
Le Michigan.	13	»
Le territoire de l'Iowa.	»	»
Id. du Wisconsin.	»	»

Une enquête rigoureuse sur les causes des accidents arrivés sur les bateaux à vapeur a été faite par ordre du gouvernement général; il en est résulté que, pendant les trente années que ces moyens de transport ont été mis en usage, on a constaté 253 accidents qui ont coûté la vie à 2,000 personnes, et 443 ont été blessées. Le plus grand nombre de ces accidents a eu lieu sur les rivières de l'ouest et sur les lacs; sur l'Atlantique ils sont beaucoup plus rares.

Un avantage incontestable de la vapeur pour les États-Unis, c'est d'avoir mis en contact, pour ainsi dire, les points extrêmes de ce vaste continent, dont les habitants peuvent désormais franchir les plus grandes distances en quelques jours, tandis qu'avant l'introduction de ce puissant véhicule, il fallait des mois entiers; aussi ne dit-on plus: Boston est à 97 lieues de New-York, mais bien à 6 heures de distance de cette dernière ville.

Aujourd'hui, au moyen des chemins de fer et de la navigation à vapeur, on accomplit le trajet de New-York à la Nouvelle-Orléans, près de 900 lieues, aisé-

ment, sans fatigues et en se donnant quelques heures pour examiner les villes les plus importantes, en 8 à 10 jours, avec une dépense de 4 à 500 francs; la malle-poste le parcourt régulièrement en 7 jours, et de nouveaux arrangements sont pris pour réduire cette durée à 5 jours.

Mais ce qui témoigne plus encore que toutes choses combien la navigation à la vapeur, principalement sur les grands fleuves de l'ouest, s'est identifiée avec le génie actif des habitants de ces contrées, c'est le mouvement journalier de ces arches flottantes connues sous le nom de *bateaux à vapeurs de l'Ouest,* qui ont trois étages et portent souvent 1,200 voyageurs!

Tous les jours, à des heures fixes, il part de chacun des points principaux de l'Ohio, depuis Pittsburg, des bateaux à vapeur en destination soit pour l'embouchure de cette rivière, soit pour Saint-Louis, au confluent du Missouri; soit enfin pour la Nouvelle-Orléans.

De Louisville, dans le Kentucky, à la Nouvelle-Orléans, cette distance, de près de 700 lieues, est franchie par la vapeur en 3 jours à la descente du Mississipi, et en 5 et 7 jours à la remonte. La rapidité de ces courses a quelque chose d'effrayant, quand surtout on se croise avec des bateaux marchant dans une direction contraire, et le voyageur étranger à ces scènes ne peut être témoin de ces croisements fréquents sans appréhension de dangers; mais le tranquille et froid Américain, confiant dans l'habileté de la main qui dirige la barre, contemple avec intérêt

et une sorte de vanité ces deux points fumants qui ne sont pas plutôt en vue l'un de l'autre, que déjà ils ont fui bien loin dans des directions différentes. C'est une œuvre de son génie, elle montre sa puissance!

Si le cours de l'Ohio et du Mississipi, couvert de ses 600 steamers, présente un aspect beaucoup plus animé, à tous égards, que la Seine entre Paris et le Havre, les grands lacs américains offrent le spectacle d'une activité non moins surprenante. Le voyageur trouve la même facilité, la même régularité dans les moyens de transport à la vapeur sur tous les points des lacs. Ainsi de Buffalo sur le lac Érié, à la tête du canal de New-York, on peut se rendre à Chicago, au fond du lac Michigan, distance qui n'a pas moins de 400 lieues, en 3 jours. Ces bateaux à vapeur partent à jour fixe de Buffalo, et s'arrêtent pendant leur voyage aux divers points des lacs pour lesquels ils ont des voyageurs; 60 bateaux sont chargés de ce service.

Dans les communications de ville à ville, sur les bords de l'Atlantique, la navigation à vapeur joue un rôle très-important; elle sert surtout de chaînon intermédiaire entre des lignes de chemins de fer; quelquefois elle accomplit son trajet sans appeler à son aide la voie de terre, à qui elle fait concurrence dans le but de réduire la durée et les dépenses des voyages.

Plus de 400 bateaux à vapeur font, dans ce moment, un service actif sur les détroits, les baies, les fleuves des bords de l'Atlantique; quelques-uns sont adaptés

à un service de cabotage le long des côtes, depuis le Maine jusqu'à la Géorgie, et mettent en communication régulière Portland, Boston, Providence, New-York, Norfolk, Charleston et Savannah.

Les bateaux à vapeur de l'Hudson portent communément 1,000 voyageurs, et coûtent 350,000 francs; leur réparation annuelle est de 10 p. 100 de cette valeur, à raison de 220 voyages par an, de 60 lieues chaque. Ils sont chauffés avec du bois, et consomment 40 cordes par voyage, ou 8,800 cordes, qui, à raison de 25 francs par corde, portent la dépense de combustible par an à 200,000 francs. L'assurance du bateau se fait à raison de 3 p. 100. La consommation de graissage, cordage, étoupe, etc., pour le même temps, est de 12,000 francs. L'équipage se compose d'un capitaine, qui reçoit 7,500 francs; de son second, qui reçoit 3,000 francs; de deux pilotes, 4,000 francs; deux ingénieurs mécaniciens, 5,000 francs; six chauffeurs, 4,800 francs; dix matelots, 10,000 francs, et d'un timonier à 2,000 francs. Total de l'équipage : 30 hommes payés 45,500 francs par an. Total des dépenses, non compris l'intérêt du capital du bateau : 330,000 francs par an.

Cette dépense totale d'un bateau à vapeur en service ordinaire porte les frais de son service, pour un parcours régulier de 60 lieues, à 1,500 francs, ou à 6 francs 25 centimes par kilomètre.

Sur les lacs, où le prix du bois est beaucoup moins élevé que sur les bords de l'Atlantique, la dépense du service d'un bateau à vapeur est aussi beaucoup

moins élevée : elle n'est plus que de 3 francs 88 centimes; soit 4 francs par kilomètre.

Sur les rivières de l'ouest, elle est encore moins élevée : elle ne dépasse pas 3 francs 25 centimes par kilomètre.

Le prix du fret sur les bateaux de l'Atlantique est de 10 à 15 centimes par tonne et par kilomètre;

Sur les lacs, de 6 à 12 centimes;

Sur les rivières de l'ouest, de 2 centimes.

Le prix du transport des voyageurs par bateaux à vapeur, la nourriture comprise, est de 15 centimes par kilomètre et par personne.

Telle est la situation de la navigation à vapeur aux États-Unis en 1843, navigation qui a déjà tant contribué à la prospérité de ce vaste pays et à l'avancement de la nouvelle société qui s'y est constituée; mais un de ses plus grands avantages à mes yeux, c'est, sans contredit, la puissante coopération qu'elle peut apporter dans la défense nationale.

L'emploi de la vapeur doit en effet changer les destinées des guerres maritimes, leur but, leurs éventualités. Si elle peut offrir à l'attaque un puissant auxiliaire, quelle supériorité ne doit-elle pas conserver à la défense d'un pays comme les États-Unis, si abondamment pourvu de rades, baies, ports de refuge et abris de toutes sortes; protégé par une navigation intérieure parallèle au littoral, et un vaste système de canalisation qui relie entre eux le centre et les extrémités de la république; enfin si riche en combustible sur tous les points de l'Union!

Cette heureuse combinaison de voies navigables si bien réparties, et d'approvisionnements naturels de charbon d'excellente qualité, est incalculable dans les résultats et les éventualités d'une guerre défensive; car, tandis que l'ennemi devra dépendre, pour la marche de ses steamers, d'approvisionnements en combustible préparés à l'avance, et par conséquent à grands frais, sur des points à proximité de la côte qu'il veut menacer, la défense se trouvera ravitaillée incessamment, sur tous les points de son parcours, des charbons provenant des localités mêmes ou qui auront été amenés de l'intérieur à peu de frais. Le nombre des steamers de guerre de l'ennemi sera toujours limité par la quantité de combustible à sa disposition; les États-Unis, au contraire, plus abondamment pourvus qu'aucune autre nation de ce précieux générateur de la vapeur, pourront toujours employer à la défense de leur frontière maritime autant de bateaux à vapeur qu'ils voudront. Par suite de cette supériorité dans les moyens de défense du littoral des États-Unis, la marine américaine ne peut manquer d'avoir un avantage marqué sur l'ennemi qui oserait attaquer les côtes; car rien n'empêchera qu'à une première alarme, les États-Unis n'emploient immédiatement à la défense des côtes les quatre cents vapeurs du commerce, qui, en très-peu de temps, pourraient être suffisamment armés, du moins pour repousser toutes tentatives de descente. Ces vapeurs du commerce seraient ralliés aux steamers de guerre que le gouvernement fédéral s'est occupé de faire construire

depuis 1839 pour, au moyen de leur faible tirant d'eau, manœuvrer dans toutes les passes et les bas-fonds, assaillir et contrarier l'ennemi dans tous les mouvements, devenir enfin un puissant auxiliaire de la marine.

Et d'ailleurs, dans une pareille éventualité, qui empêcherait les Américains, avec leur hardiesse de conception et d'exécution si bien connue, de renouveler l'audacieuse attaque de Paul Jones, et de réagir ainsi sur leurs ennemis avec les mêmes moyens? C'est ce que prouverait bientôt, je crois, un appel fait aux citoyens des États-Unis pour la défense de leurs droits et de leur territoire!

CHAPITRE IX.

DE LA DÉFENSE NATIONALE.

VOIES DE COMMUNICATIONS ARTIFICIELLES.

CANAUX.

Origine; classification. — Lignes de l'est à l'ouest ou des grands fleuves de l'Atlantique à ceux de la vallée du Mississipi. — Lignes reliant ces derniers aux lacs et au Saint-Laurent. — Ligne parallèle au littoral. — Canaux les plus importants des États-Unis. — Résumé technique sur les canaux américains.

La pensée première qui a dirigé les Américains dans leurs entreprises de travaux de canalisation a été celle de rattacher les métropoles du littoral, Boston, New-York, Philadelphie, Baltimore, Richemond, Charleston, aux riches contrées qu'arrosent l'Ohio et le Mississipi, et que baignent les lacs; le seul obstacle qu'ils eussent à surmonter pour l'établissement de ces lignes est celui qu'oppose la chaîne des Alleghanys, qui n'a pas plus de 900 mètres en hauteur moyenne au-dessus du niveau de l'Océan, et qui offre, sur plusieurs points, des dépressions plus favorables.

On est heureux de pouvoir citer parmi les hommes les plus honorables et les plus éclairés qui s'occupèrent sérieusement, aussitôt après l'indépendance, des moyens d'améliorer les voies de communication navigables, des noms tels que ceux des Franklin, des R. Morris, Rittenhonse, Gallatin, Dewitt-Clinton,

Geddes, etc., à la tête desquels vient naturellement se placer celui de Washington, le père de la patrie; tous ont concouru à rendre populaire ce système de voies de communication qui devait à lui seul faire à la fois la force et la prospérité de cette vaste république.

Tous contribuèrent directement, soit par la prépondérance de leur jugement, soit par leurs talents spéciaux, à l'adoption d'un plan général de communication, si bien en rapport avec les besoins du pays, qu'il a reçu et continue à recevoir encore son exécution de l'excellent esprit d'association et de suite qui caractérise particulièrement la nation américaine.

A M. Gallatin, ministre des finances de la république en 1808, revient néanmoins l'honneur d'avoir le premier formulé, dans un rapport qu'il adressa au sénat, un plan général d'ensemble d'artères navigables et de routes.

Ce projet contenait l'énumération suivante :

1° Une ligne navigable parallèle au littoral ;

2° Un système de grandes lignes, rattachant les grands fleuves de l'Atlantique à ceux de la vallée du Mississipi ;

3° Des lignes secondaires rétablissant la communication entre ces grandes lignes, les grands lacs et le Saint-Laurent ;

4° Une chaussée nationale et parallèle au littoral passant par toutes les métropoles, depuis le Maine jusqu'à la Géorgie, et une grande chaussée traversant le pays de Washington à la Nouvelle-Orléans, au sud-

ouest, et à Saint-Louis et Détroit au nord-ouest.

Mais l'honneur d'avoir étudié à fond, sous le double but de favoriser le développement commercial et industriel du pays, et de concourir à la défense nationale, un plan d'ensemble de travaux publics, comprenant la canalisation, la construction de ports artificiels, et le tracé de routes stratégiques et de poste pour toute l'Union; d'avoir préparé la rédaction de tous ces projets, de leurs devis, ainsi que leur première exécution, revient à la commission des travaux publics (*Board of internal improvment*), dont j'ai décrit les importants travaux dans un ouvrage spécial publié en 1834, sous le titre : *Travaux d'améliorations intérieures aux États-Unis* (1).

Il faut ajouter que les vues savantes de M. Gallatin ont guidé la commission dans la rédaction de ce vaste projet, par le programme si habilement tracé par cet homme d'État, aussi profond diplomate qu'économiste distingué.

Enfin, si les voies exécutées depuis que la commission a discontinué ses travaux ne s'écartent pas de l'ensemble qu'elle avait projeté, on doit ce rare et beau résultat à la sagesse des vues qu'elle a émises dans son rapport général, et surtout à la manière dont elle a étudié et adapté ces voies aux besoins et à la configuration topographique du pays, ainsi qu'à l'exactitude de ses calculs et devis estimatifs, qui toujours sont restés d'accord avec les éventualités de l'exécution.

(1) Cet ouvrage a été édité par les librairies Anselin et Carilian-Gœury.

J'appuie avec intention sur ce fait parce qu'il a exercé une très-grande influence dans l'histoire des travaux publics de toutes les nations, et qu'il n'a pas peu contribué à rendre les Américains plus confiants que les Européens dans le succès de leurs entreprises en voyant les devis soumis par leurs ingénieurs rarement dépassés dans l'exécution.

Grandes lignes de l'Est à l'Ouest ou de l'Atlantique au bassin du Mississipi.

1°. — *La première grande ligne* construite par les Américains a été celle qui met les lacs en communication avec le fleuve Hudson, New-York avec le lac Érié, et qui relie ainsi l'Atlantique avec les régions de l'Ouest en tournant au nord la chaîne des Alleghanys.

Le canal Érié a été commencé en 1817 et achevé en 1825 ; il a une longueur totale de 586 kilomètres (146 lieues 1/2), de 4,000 mètres, et 84 écluses qui rachètent une pente totale de 211 mètres. Ce canal est devenu trop étroit pour répondre au prodigieux développement qu'a pris le commerce des régions des lacs, et reçoit de nouvelles dimensions qui font plus que tripler le volume d'eau primitif. — Le canal rectifié n'aura que 580 kilomètres, (145 lieues) et 204 mètres 36 centimètres de pente et contre-pente rachetées par 77 écluses.

Mais quant à l'accroissement de facilité pour sa navigation, son élargissement peut être considéré

comme équivalant à un décroissement de la moitié de sa longueur, c'est-à-dire à 73 lieues au lieu de 146 ! à cause des facilités et de l'abaissement du prix de transport qui doivent en résulter pour le commerce.

De New-York à Buffalo, sur le lac Érié, par le canal et l'Hudson, la distance est de 805 kilomètres (201 lieues 1/4).

On peut se former une idée de l'activité qui règne sur cette ligne de canalisation par le fait qu'il passe en moyenne, annuellement, plus de 25,000 bateaux, et que les tonnages de l'Ouest, vers New-York, est de 669,000 tonnes par an, tandis que le mouvement dans le sens de l'Ouest est de 130,000 tonnes seulement ; différence, en faveur de New-York, de plus de 5 à 1. Les produits de l'Ouest sont principalement de l'Ohio, le Michigan, l'Indiana et l'Illinois.

La navigation des lacs est généralement ouverte du 20 au 25 avril, celle des canaux du 30 mars au 8 mai.

Le prix des transports par la voie de la navigation de l'Hudson et du canal Érié, est, de New-York au lac Érié, pour les marchandises légères, de 143 fr. par tonne pour tout le trajet, soit, par tonne et par kilomètre, 17 fr. 5 c.; et pour les marchandises d'un poids plus fort, de 101 fr. par tonne et pour le trajet entier, soit par tonne et par kilomètre, 12 fr. 5 c.

Le canal Érié a produit à l'État par ses péages, en 1841, 7 millions de francs, plus de 8 pour 100 de son capital.

2°. — *La seconde grande ligne de l'Atlantique à l'Ouest*

est celle qui unit la Delaware à l'Ohio, Philadelphie à Pittsburg : elle emprunte l'aide d'un chemin de fer de 59 kilomètres, exécuté par l'État, pour traverser la crête centrale des Alleghanys.

La longueur de cette ligne est de 655 kilomètres (159 lieues); elle doit franchir 234 écluses dans tout son trajet, dont 407 kilomètres seulement font partie d'un vaste système de canalisation exécuté par l'État de Pensylvanie; elle emprunte à la compagnie du Schuylkill 105 kilomètres de navigation de Philadelphie à Reading, et à la compagnie de l'Union, 123 kilomètres de Reading à Middletown, sur la Susquehannah, où commence la canalisation par l'État pour aller vers l'ouest et le nord.

Le prix moyen du transport, par cette voie même, pour les marchandises pondérantes, par tonne et pour tout le trajet, de Philadelphie à Pittsburg, est de 107 fr. 50 c. soit 17 c. par tonne et par kilomètre; pour les marchandises légères, 145 fr., soit 23 c. par tonne et par kilomètre.

3°. — *La troisième grande ligne* est celle qui unit la Chesapeake à l'Ouest, le Potomac à l'Ohio, et qui a son point de départ à Washington; elle porte le nom de *Canal de la Chesapeake à l'Ohio*, à l'achèvement duquel on travaille avec ardeur et auquel le gouvernement a concouru directement. Cette ligne a un développement total de 565 kilomètres (141 lieues), une pente totale de 1,315 mètres rachetée par 398 écluses, et un souterrain de 6,509 mètres pour traverser le faîte de la chaîne des Alleghanys.

C'est la ligne la plus courte entre l'Ohio et l'Atlantique, et elle a en outre l'immense avantage, sous le point de vue stratégique, d'unir le centre de la frontière du nord avec le centre de la frontière maritime et avec la capitale de l'Union; ce qui permettra de concentrer, par les voies les plus promptes, et à peu de frais, les plus grandes masses possibles de milices et de munitions de guerre sur un des points attaqués de ces deux frontières.

4°. — *Une quatrième ligne* plus au sud doit unir un jour le James au Kanawha, Richmond à l'Ohio; on poursuit avec activité cette ligne qui ne doit pas avoir moins de 170 lieues de longueur.

5°. — *La cinquième grande ligne* est celle qui doit unir la James à la Kanawha, la Chesapeake à l'Ohio, à travers la Virginie méridionale, centrale et occidentale : cette ligne doit avoir un développement total de 170 lieues. Toute la partie méridionale entre Richmond et Lynchburg est achevée ; la partie centrale de Lynchburg à l'embouchure de la rivière North dans le comté de Rockbridge, est en cours d'exécution. Les efforts des Virginiens ne s'arrêteront pas après avoir tant fait pour réaliser une partie du plan favori du général Washington, d'unir les eaux de l'Atlantique à l'Ohio par la vallée de James et à travers la Virginie. Leurs intérêts leur font une loi de ne point rester isolés du grand mouvement qui porte toutes les populations des bords de l'Atlantique à s'assurer un débouché direct avec la vallée du Mississipi.

Ainsi le même esprit d'entreprise et d'honorable

rivalité pour le commerce des riches pays de l'Ouest a fait aborder et exécuter un ensemble de travaux pour franchir les Alpes américaines, auquel on ne peut rien comparer en Europe.

Ligne de l'Atlantique au Saint-Laurent et aux lacs; embranchement de ces lignes.

Les Américains n'ont point borné leurs efforts à l'exécution des quatre grandes lignes décrites; ils ont en même temps porté leur attention sur les moyens d'y rattacher des lignes secondaires d'un développement plus considérable encore et qui relient ces grandes voies entre elles et avec la chaîne des lacs, ainsi que sur l'achèvement des voies navigables parallèles au littoral.

Au nombre de ces lignes secondaires se présente d'abord le canal de Farmington qui établit une communication directe de 31 lieues entre Northampton sur la Connecticut et New-Haven, port de cet État sur le canal du *Sound*.

Le canal Champlain, dans le New-York, qui a 26 lieues de longueur, établit une importante communication entre le Saint-Laurent et l'Hudson, sous le double rapport stratégique et commercial, et qui relie le lac Champlain au lac Érié par le canal de ce nom.

Le canal de Black-River, qui a 34 lieues de longueur, joint le port de Sacketts, sur le lac Ontario, au canal Érié, au bief de Rome. Cet embranchement complète

le système de canalisation stratégique des bords de l'Hudson aux lacs.

La branche de Chenango, de 39 lieues de longueur, qui rattache tout le système de canalisation du New-York à celui de la Pensylvanie, le canal Érié à la Susquehannah, et les lacs Érié et Ontario à la Chesapeake.

D'après cette disposition, le canal Chenango, on le voit, est appelé à jouer un rôle des plus importants dans le système américain, puisque de fait il lie les intérêts du nord à ceux du centre et les fait concourir simultanément à la prospérité et à la défense du pays.

On ne peut donner trop d'éloges à l'intelligence et aux vues patriotiques des citoyens qui ont conçu cette combinaison de travaux publics destinés à accroître la prospérité publique, malgré la rivalité d'intérêts qui semblait les diviser.

Le canal de l'Hudson à la Delaware, exécuté en partie sur l'État de New-York et en partie sur celui de Pensylvanie, a pour objet principal l'approvisionnement du port de New-York du précieux combustible provenant des riches gîtes du Lackawaxen, un des tributaires de la branche nord-est de la Susquehannah. Ce canal a 40 lieues de longueur.

Dans l'État de Pensylvanie la canalisation a reçu un plus grand développement encore, s'il est possible, que dans le New-York. Ces travaux ont été entrepris dans le double but de favoriser l'industrie minérale

et l'exploitation de gîtes de houilles et de fer qui forment la richesse principale de cet État.

Le premier embranchement que reçoit la grande ligne de l'est à l'ouest à travers cet État est celui qui se sépare du tronc principal en aval de la Juniata près de *Duncan's-Island* et qui suit la rive droite de la Susquehannah jusqu'à Northumberland où il se bifurque pour remonter les deux branches qui viennent, l'une de l'ouest, l'autre du nord-est. La navigation en lit de rivière ou mixte ayant souffert de grands dégâts par suite des inondations, la question de la construction des canaux, latéralement aux rivières, a été résolue d'une manière affirmative, et, depuis lors, on a abandonné tous les travaux en lits de rivière.

Ce premier embranchement a une longueur de 60 kilomètres entre *Dunkan's-Island* et Northumberland, et une pente de 26 mètres rachetée par 12 écluses.

Le canal latéral à la branche occidentale de la Susquehannah remonte jusqu'à Farrandsville, dans le comté de Clinton ; il a 117 kilomètres et 41 mètres 50 centimètres de pente rachetée par 19 écluses.

Le canal de la branche nord-est de la Susquehannah se développe d'abord sur la rive droite, sur une longueur de 89 kilomètres, traverse sur la rive gauche qu'il longe jusqu'à l'embouchure du Lackawana, pendant 21 kilomètres ; à ce point, le canal est mis en communication avec les gîtes de combustible minéral du Lackawana et du Wyoming ; il remonte ensuite la branche septentrionale de la Susquehannah jusqu'à

Athènes, dans le comté de Bradford, sur une longueur de 145 kilomètres.

Ce prolongement du canal de la branche nord-est de la Susquehannah jusqu'à la limite de l'État doit ainsi atteindre le réseau de canalisation de New-York, par le canal Chenango, et ouvrir dès lors, aux produits de la Pensylvanie et surtout à ses charbons et à ses fers un autre débouché du côté du nord, et attirer vers ses marchés les produits de l'État de New-York, tels que le sel et le plâtre dont elle manque.

Le développement total de ces trois embranchements, de Northumberland à Athènes, est de 145 kilomètres ; la pente totale est de 58 mètres rachetée par 5 barrages et 25 écluses.

Tous les travaux exécutés en amont de Columbia, sur la Susquehannah ou ses tributaires, n'ont eu pour but que de porter sur Philadelphie, métropole commerciale de cet État, les riches produits de la vallée de la Susquehannah ; mais comme ils grevaient les transports d'un transbordement obligé à Columbia, on a continué, depuis, le canal latéral à la Susquehannah jusqu'au port du Havre-de-Grâce, tête de la navigation à voile de la Chesapeake. Ce canal a apporté le perfectionnement désiré aux communications entre l'est et l'ouest ; il a été achevé en 1840. Il a l'avantage de raccourcir de près de 59 kilomètres le trajet des marchandises en destination pour l'intérieur et d'éviter le transbordement de Columbia. Ce canal a 72 kilomètres 1/2 de longueur et 72 mètres

40 centimètres de pente jusqu'à la mer, rachetée par 31 écluses, dont 2 de garde. Les écluses sont partagées en deux compartiments égaux, de manière à représenter un double sas de 27 mètres, et donner ainsi passage aux bateaux plats et aux trains qui descendent le fleuve pendant les crues.

Tous ces travaux, exécutés par l'État même de Pensylvanie ou par des compagnies particulières, n'ont point réalisé jusqu'ici une canalisation continue de l'est à l'ouest entre Philadelphie et l'Ohio ; cependant la possibilité de résoudre ce problème important a été reconnue, et il est à présumer que le projet aura son exécution lorsque la situation financière de ces pays se sera entièrement rétablie.

Cette ligne de navigation, continue entre Philadelphie et Pittsburg, aurait 821 kilomètres de longueur, 759 mètres 36 centimètres de pente et contre-pente. Elle suivrait les canaux du Schuylkill et de l'Union jusqu'à Middletown sur une longueur de 228 kilomètres, le canal latéral à la branche occidentale de Middletown jusqu'à Sinnemahoning (Farrandsville) sur une distance de 276 kilomètres 1|2 ; de ce point à l'embouchure du Red-Bank, affluent de l'Alleghany, la distance est de 204 kilomètres 1|2, et de l'embouchure du Red-Bank à Pittburg par l'Alleghany, sur une longueur de 112 kilomètres.

Cependant la canalisation de la Pensylvanie ne serait pas encore complète, du moins quant à la répartition de ses bienfaits sur toutes les parties de l'État, si elle n'était pas prolongée jusqu'au lac Érié,

aux bords duquel s'avance la frontière nord-ouest.

Cette vue des travaux publics de la Pensylvanie avait préoccupé le comité des ingénieurs de l'Union qui, lors de son grand travail de reconnaissance pour l'établissement des voies de communication, avait, dans ce but, examiné deux routes trouvées praticables : celle du Frenchcreek et celle du Beaver qui se joignaient au lac Conneaut et se confondaient ensuite pour atteindre le lac Érié au port de Presqu'île. Ces projets ont été adoptés depuis par l'État de Pensylvanie qui en a déjà commencé l'exécution ; lorsqu'elle sera achevée, la distance de Philadelphie au lac Érié, par la canalisation continue, sera alors de 945 kilomètres 1/2 avec une pente et contrepente de 956 mètres, tandis que de New-York elle sera de 805 kilomètres seulement.

Mais, d'un autre côté, Philadelphie est plus rapprochée de la vallée de l'Ohio et peut desservir plus facilement ce marché que New-York. Or, l'État de l'Ohio a déjà exécuté, sur son territoire, un canal de jonction entre la canalisation de la Pensylvanie et son canal de l'Ohio au lac Érié, qui a 35 lieues de longueur; il y aurait donc ainsi, par l'enchaînement de ces divers canaux, des rapports faciles entre le lac Érié, l'Ohio, Philadelphie et Baltimore.

Tels sont les caractères principaux de la navigation artificielle qui se ramifie autour de l'Hudson et de la Chesapeake, comme centre, l'un et l'autre, d'un système de communications importantes pour le commerce et la défense du pays.

Lignes des lacs à la vallée du Mississipi.

Au delà des Alleghanys, à l'ouest et au nord-ouest, la présence des lacs et l'existence de ces puissants fleuves qui n'en sont séparés par aucune chaîne ont déterminé un autre système de navigation artificielle d'une exécution facile et qui complète admirablement le réseau de voies navigables auxquelles les États-Unis doivent leur prospérité et cette confiance morale qui contribue si puissamment à la défense de leur pays. C'est que de toutes les parties de l'Union, malgré l'immensité de son territoire, le concours réel des milices citoyennes, de cette force vraiment nationale qui peut être battue, mais jamais vaincue, est assuré sur quelque point où le sol de la patrie soit menacé.

Parmi ces nombreux avantages naturels, comme voies navigables, le lac Érié est celui de tous les lacs qui semble présenter, par sa position à mi-distance de l'Atlantique et du golfe, par le Saint-Laurent et le Mississipi, la position la plus favorable pour concentrer toutes les voies de communication destinées à porter la vie sur tous les points de l'Union.

Quatre grandes lignes artificielles de navigation mettent, dès à présent, en communication le bassin du Saint-Laurent avec le bassin du Mississipi, New-York avec la Nouvelle-Orléans; trois partent des bords du lac Érié et une du lac Michigan.

La première de ces lignes est le canal de l'Ohio,

qui prend son point de départ à Cleveland, sur le lac Érié, et vient déboucher à Portsmouth, sur l'Ohio, qui est à 40 lieues de Cincinnati, et à 671 lieues de la mer par le Mississipi. Le parcours de ce canal est de 494 kilomètres (123 lieues 1/2); la somme des pentes et contre-pentes, 355 mètres 50 centimètres, rachetées par 152 écluses. Commencé en 1832, il a été complétement achevé en sept années.

Le canal de l'Ohio, avec tous ses embranchements, a un développement total de 537,797 mètres (134 lieues 1/2), dont les dépenses d'exécution se sont élevées à 23,274,670 francs, ou environ 43,277 francs le kilomètre.

Les recettes brutes sur les canaux de l'Ohio sont de 10 p. 100 des fonds dépensés dans l'exécution; les frais d'administration et d'entretien sont environ 27 p. 100 des mêmes recettes.

La seconde ligne est celle qu'ouvre le canal de Miami, partant de la tête du lac Érié, près de l'embouchure de la Maumee, à Perrysburg; il débouche dans l'Ohio, à Cincinnati même, aujourd'hui la plus grande ville commerciale de l'Ouest, la sixième ville de l'Union par sa population, qui est de 46,382 habitants, immédiatement après Boston.

Ce canal a une longueur de 426 kilomètres (106 lieues 1/2).

La troisième ligne est celle que crée le canal de la Wabash au lac Érié, et qui emprunte au précédent 143 kilomètres de son parcours, exécutés aux frais communs des États de l'Ohio et de l'Indiana. La

portion du canal du Wabash qui passe sur le territoire de l'Indiana a 160 kilomètres de longueur : la ligne entière aurait donc ainsi 303 kilomètres ou 76 lieues jusqu'au point où la Wabash commence à être navigable pour les bateaux à vapeur.

La Wabash se décharge dans l'Ohio, près de Shauneetown.

Enfin la quatrième ligne est celle du canal du Michigan, qui part de Chicago, à la partie la plus méridionale de ce lac, et débouche à Péru, sur la rivière des Illinois, l'un des principaux tributaires navigables du Mississipi, et où remontent les bateaux à vapeur.

Ce canal a 170 kilomètres de parcours (42 lieues 1/2).

Cette communication que l'art vient d'achever est une des plus importantes du système de canalisation américain; car, par elle, les 600 bateaux à vapeur qui donnent la vie industrielle et commerciale aux pays qu'arrose le Mississipi, peuvent tout à coup changer leur caractère paisible pour venir prendre part, sur les lacs, à cette lutte que les intérêts opposés des Anglais et des Américains peuvent amener, au moment où on s'y attendra le moins, pour la suprématie de la Méditerranée américaine.

Cette facilité qu'auront désormais les bateaux à vapeur de l'Ohio et du Mississipi de passer sur les lacs est, suivant moi, la plus sûre des fortifications contre toutes tentatives d'agression de la part des occupants actuels du Canada.

Depuis longtemps, du reste, cette ligne était dési-

gnée par la nature même du pays, et par le cours des eaux qui, à la fonte des neiges, communiquent par des étangs distribués sur le plateau où prennent naissance, d'un côté, la Chicago, de l'autre, la petite rivière des Plaines. Ce fait caractéristique de l'hydrographie du pays du nord-ouest était parfaitement connu de nos voyageurs canadiens et de nos premiers habitants français aux Illinois, avant 1700. Du reste, cette ligne n'est point la seule dont on se soit occupé, et qu'offre ce pays, favorable à la navigation continue, entre le lac Michigan et les plus grands cours d'eau de l'Amérique du Nord. Ainsi, par la Baie-Verte (*Green-Bay*) et la *Fox-River* (rivière aux Renards, ou Neelet), le lac Michigan est extrêmement rapproché du Wisconsin, affluent qui se décharge dans le Mississipi à la prairie du Chien. Le portage entre ces deux rivières n'est que de 3,000 mètres; par la rivière Rock, autre affluent du Mississipi, il peut être aussi facilement mis en communication au moyen d'un très-court canal à travers le comté de Milvaukee.

Les facilités pour ouvrir des communications navigables entre le lac Supérieur et le haut Mississipi ne sont pas moins grandes, soit par la rivière Saint-Louis, soit par celle du Bois-Brûlé, qui se jette dans la baie du fond du lac, et la rivière Sainte-Croix, qui débouche dans le Mississipi en aval des chutes de Saint-Antoine; soit enfin par la rivière de Chippeway, affluent du Mississipi, par la rivière Montréal, qui se dégorge dans le lac Supérieur, ou par la rivière Monomonies avec la Baie-Verte.

Ligne de navigation parallèle au littoral.

La disposition hydrographique du littoral américain est très-favorable à la création d'une communication intérieure du nord au midi de l'Union : les larges baies qu'on y rencontre s'enfoncent bien avant dans les terres; les îles couvrent une partie des côtes, et laissent entre elles et la terre ferme de profondes passes accessibles aux bâtiments du cabotage : des isthmes étroits et peu élevés étaient les seuls obstacles à surmonter par des travaux d'art pour l'établissement de cette navigation intérieure.

La commission des travaux publics de l'Union a eu à s'occuper de cet important travail simultanément avec son projet de défense nationale : c'est qu'en effet l'un était la corrélation de l'autre, le complément obligé du système de défense adopté pour toute la frontière maritime de l'Union.

Elle établissait dans son plan général que, pour rendre la communication facile aux bâtiments côtiers entre la frontière maritime du Nord-Est et celle du Milieu, il fallait exécuter une coupure à travers l'isthme qui lie le cap Cod au continent, près de Boston, entre les baies de Buzzard et de Barnstable; ce canal ne devait avoir que 13 kilomètres de longueur, et faire éviter aux bâtiments la nécessité de doubler le cap, navigation toujours longue, souvent dangereuse. Elle proposait aussi l'exécution du canal de Weymouth à la rivière de Taunten, qui devait

ainsi ouvrir une communication prompte et sûre entre les deux baies importantes de Boston et de Narragansett, et assurer, en temps de guerre, l'arrivage des approvisionnements sur ces deux points, l'un chantier de construction, l'autre rade de rendez-vous. Ces canaux ne sont point encore exécutés, mais sont en partie remplacés par des chemins de fer; ce qui, du reste, ne détruit pas la nécessité de mettre le projet de la commission de défense à exécution, si on veut conserver à la marine l'immense avantage d'une navigation intérieure à l'abri de toute attaque.

Elle proposait également un canal qui devait joindre la baie de New-York à celle de la Delaware, à travers l'État du New-Jersey. Ce canal a été exécuté; il a 67,878 mètres de longueur (près de 28 lieues); 22 mètres de largeur à la ligne d'eau, 2 mètres 20 centimètres de profondeur d'eau, et 14 écluses de 30 mètres par 7 mètres 20 centimètres, rachetant une pente totale de 35 mètres. La construction, à raison de 186,000 fr. le kilomètre, est revenue à 12,500,000 fr.

Elle avait également recommandé la jonction de la baie de la Delaware à la baie de la Chesapeake, qui, avec le canal à travers le New-Jersey, devaient rattacher le bassin de l'Hudson au bassin de la Susquehannah et leurs réseaux respectifs de voies de communication.

Ce dernier canal était donc d'une haute importance sous le point de vue commercial, maritime et militaire, puisqu'il doit permettre le passage des bateaux à vapeur ou batteries flottantes destinées, par la su-

périorité de leur marche, celle de la portée et de la direction de leurs projectiles, à jouer un rôle actif, par leur coopération avec les fortifications élevées sur les points vulnérables, dans la défense et la protection de ces grandes avenues.

Ce canal a été exécuté sur les données premières de la commission. Il a une longueur de 22,529 mètres (5 lieues 1/2), près de 20 mètres de largeur à la ligne d'eau, et 3 mètres de profondeur d'eau; 2 écluses ordinaires, et 2 écluses de garde, chacune de 30 mètres 45 centimètres de longueur, et de 6 mètres 30 centimètres de largeur. Ce canal a coûté 13,750,000 fr.

Pour rattacher la frontière du Milieu à la frontière du Sud, et éviter la navigation toujours si dangereuse du cap Hatteras, qui forme une espèce de promontoire entre ces deux divisions de la frontière maritime de l'Atlantique, la commission proposait de donner au canal de *Dismal-Swamp*, en Virginie, et déjà exécuté à travers les terres marécageuses qui avoisinent la station maritime de Norfolk, des dimensions propres à créer une navigation pour les bâtiments côtiers. Sur cette recommandation, le gouvernement général a avancé à la compagnie concessionnaire les fonds nécessaires à son entier achèvement.

Ce canal a aujourd'hui les dimensions suivantes : longueur de parcours, près de 37 kilomètres ou 9 lieues 1/4; 15 mètres de largeur, et 2 mètres 20 centimètres de profondeur d'eau : des gares ayant 20 mètres de largeur sont construites le long du canal à intervalles de 400 mètres.

Par son moyen, la communication pour les bâtiments qui font le commerce du haut de la baie de la Chesapeake et de ses tributaires est établie entre cette baie et les détroits d'Albermah et de Pamlico, au sud du cap Hatteras.

De *Pamlico Sound* on parvient facilement au port de Beaufort, dans la Caroline du Nord, et au sud du cap Look-out, par un canal qui a 2,500 mètres de longueur, et qui met la rivière *Neuse* en communication directe avec Beaufort, seul port, avec Wilmington, à l'embouchure de la rivière du cap Feor, par lesquels les produits de cet État puissent trouver un débouché à la mer.

De Beaufort, la communication intérieure peut s'établir par les détroits de Stumpy et de Toomer au moyen de faibles coupures, et, de cette manière, on atteint l'embouchure de la rivière du cap Feor; d'où il serait également facile d'ouvrir une communication intérieure, par la rivière Waccamaw, avec la baie de George-Town, située au confluent des rivières Waccamaw, Pecdee et Black, qui déjà communique avec la Santee par le canal Winyaw, qui a 12 kilomètres de longueur. La Santee est navigable sur une distance de 56 lieues, jusqu'à Columbia, siége du gouvernement de l'État de la Caroline du Sud, et est mise en communication avec la baie et rade de Charleston par un canal de 9 lieues de longueur qui prend de Black-Oak-Island, à 24 lieues au-dessus de l'embouchure de la Santee, et vient déboucher sur la branche occidentale de la Cooper.

De Charleston à la rivière Savannah il existe une communication intérieure parfaitement sûre par le détroit de Sainte-Hélène et la rade de Port-Royal, un des meilleurs mouillages sur cette côte.

De la Savannah à la rivière Saint-Jean de la Floride il existe pareillement une communication intérieure praticable pour les petits bâtiments.

Pour compléter cette navigation intérieure parallèle au littoral de l'Atlantique, il restait à la rattacher à celle que présente la frontière du golfe du Mexique, en ouvrant, à travers la péninsule de la Floride, un canal qui eût raccourci considérablement la navigation autour du cap, ce qui eût fait éviter les dangers auxquels sont exposés les bâtiments entre les îles de Bahama et la Floride dans leur trajet pour se rendre au golfe ou pour en sortir.

La commission des travaux publics a étudié ce projet et a reconnu ses facilités d'exécution; elle a soumis au gouvernement un plan détaillé dont j'ai retracé l'historique dans mon ouvrage spécial sur les travaux civils des États-Unis, qui contient également tous les travaux techniques des autres projets soumis et exécutés par la commission.

Le canal des Florides aurait 270 kilomètres et une pente totale de 67 mètres 44 centimètres à racheter par des écluses de grandes dimensions, calculées pour le passage des bâtiments à voile. Jusqu'ici, l'exécution de ce beau projet vraiment national a été remise. Ce fâcheux retard a été dû à l'interprétation différente donnée aux pouvoirs concédés par la con-

stitution au gouvernement central, relativement à l'emploi des fonds publics sur des travaux de canalisation. Certes, je ne puis avoir la prétention de mettre mon humble opinion en balance avec celle des hommes d'État américains qui se sont prononcés contre l'application des deniers publics à des travaux d'intérêt général de cette nature; mais ce que je puis dire, ce que je dois affirmer comme ingénieur, c'est que les intérêts du commerce américain, sur le golfe du Mexique, prennent, d'année en année, une extension plus grande par suite du défrichement des contrées de l'Ouest, des établissements dans la riche vallée de l'Alabama, et principalement dans celle du Mississipi. Le degré de sécurité que réclamera ce commerce, dans les éventualités d'une guerre avec une puissance maritime, doit rendre évidente la nécessité de son exécution.

Le canal des deux mers à travers la Floride est le complément obligé du système de défense adopté pour la protection des côtes de l'Atlantique et du golfe du Mexique; sans lui la solidarité entre les moyens de défense projetés et exécutés sur ces deux portions de la frontière maritime de l'Union se trouve interrompue, leur action réciproque affaiblie, et leur force isolée exposée à être paralysée par la présence d'une flotte ennemie stationnée dans les eaux de la baie de la Havane.

Sans doute Pensacola est pour la marine américaine un chantier de construction, un port de refuge, une rade de rendez-vous d'une grande importance pour les

opérations sur le golfe et pour la part de protection qu'elle doit étendre aux débouchés de la vallée du Tembeekbee et du Mississipi; mais de combien ne s'accroîtrait pas cette force et son action directe dans la défense du littoral sur le golfe, si cette station militaire pouvait se ravitailler directement de l'intérieur et conserver une communication libre avec les ports de l'Atlantique, et principalement avec les grands dépôts sur les eaux de la Chesapeake, au moyen de la grande ligne de navigation qui forme la ceinture des côtes maritimes des États-Unis!

Le canal de la Floride deviendrait de fait une ligne défensive à travers la Péninsule, dont l'influence serait particulièrement sensible par l'espèce de barrière infranchissable qu'il opposerait à l'ennemi.

Enfin, l'ouverture de ce canal aurait pour résultat immédiat de hâter l'établissement de cette partie du territoire de la république qui est resté jusqu'ici avec une population éparse et peu nombreuse. De nouveaux colons blancs y seraient attirés par les avantages des terres et du climat, et on parviendrait ainsi à opposer la formidable barrière de la civilisation à toutes ces combinaisons hostiles que peut faire craindre la situation actuelle de la Péninsule.

Sans doute un chemin de fer, tel qu'il est projeté, sur la ligne même que devait suivre le canal, pourra, jusqu'à un certain point, le remplacer, quant aux besoins de la population riveraine du territoire; mais pour l'objet national à atteindre, dans son double but

commercial et stratégique, un canal à grandes sections peut seul le satisfaire.

D'ailleurs, si on veut appeler des populations sur la Péninsule, il est urgent d'adopter un plan de dessèchement des marais immenses qui absorbent la plus riche et la plus grande partie du territoire et particulièrement vers l'extrémité méridionale de la Péninsule. On ne peut arriver à ce résultat qu'en exécutant des canaux et des coupures qui devraient être combinés de manière à réunir les eaux stagnantes sur un chenal particulier pour être rendues ensuite à la mer.

A toutes ces considérations tendant à démontrer l'urgence du canal des Florides, j'en ajouterai une dernière qui tire son importance du rôle futur de la nation américaine dans cette lutte où les deux mondes sont appelés à s'entre-choquer!

Or le commerce des grandes Indes doit nécessairement être un des objets de cette lutte. Pour s'assurer les avantages de ce commerce, de puissantes rivalités s'efforcent d'effectuer à leur profit individuel le célèbre canal des deux mers près de l'isthme de Panama. Du jour où cette coupure sera effectuée, la Havane, déjà si merveilleusement placée par rapport aux Antilles, aux deux Amériques et au reste du monde, deviendra la mi-station entre l'Europe et les Indes. La nation qui possédera alors cette nouvelle Carthage dictera la loi sur le commerce des deux mers, et pourra paralyser l'immense trafic des Américains. La Nouvelle-Orléans même, cette brillante

étoile des pays occidentaux, avec tous les avantages de son magnifique fleuve, subira peut-être la loi du plus puissant, si on ne se hâte de lui fournir les moyens de soutenir la lutte par la prompte exécution du canal des Florides, et en lui concédant certains avantages locaux, tels que la création d'un libre entrepôt de douanes.

D'après ce qui précède, on voit que les canaux des États-Unis qui ont une plus grande importance nationale, sous le double rapport du commerce et de la défense, sont :

1°	Le canal de Buzzard à Barnstable. . . .	à exécuter.
2°	» de la Delaware au Rositan. . .	exécuté.
3°	» de la Delaware à la Chesapeake. .	exécuté.
4°	» du Dismal-Swamp.	exécuté.
5°	» de la Floride.	non exécuté.
6°	» de l'Hudson au lac Érié. . . .	exécuté.
7°	Le canal pour les bâtiments à voile, aux chutes du Niagara.	non exécuté.
8°	Le canal du lac Érié à l'Ohio, unissant les lacs au golfe du Mexique. . .	exécuté.
9°	Enfin le canal pour les bâtiments à voile et les bateaux à vapeur, des Illinois au lac Michigan.	non achevé.

L'exécution complète de ces canaux permettra la navigation continue autour du territoire américain, dans l'intérieur des terres et à l'abri de toute agression du dehors. Un semblable résultat doit être d'un avantage incalculable et trop réel pour échapper à l'esprit généralement si clairvoyant qui anime les citoyens, dans un pays surtout où l'on a l'habitude de

remplacer les dépenses de guerre inutiles par des dépenses industrielles productives.

Puissent donc les États-Unis n'avoir pas à regretter un jour d'avoir négligé l'exécution de ces canaux, mais surtout celle du canal de la Floride, le plus important, suivant moi, sous le point de vue commercial, économique et militaire, de tous ceux qu'ils ont exécutés jusqu'à ce jour.

RÉSUMÉ TECHNIQUE SUR LES CANAUX AMÉRICAINS.

La longueur totale de canalisation aux États-Unis, complétement achevée et ouverte au commerce, est de 1,620 lieues de 4,000 mètres, dont les dépenses de construction se sont élevées à près de 450,000,000 de francs.

Le prix moyen de revient par lieue est donc de 277,000 francs, environ 70,000 francs le kilomètre; en France, il est de 150,000 francs, un peu plus du double.

Cette inégalité s'explique, du reste, par la différence même du mode de construction. En général, les canaux américains sont imparfaitement achevés, et un grand nombre ont même des écluses, des ponts, des barrages construits en bois ou en pierres sèches; et le bois et la pierre sont beaucoup moins chers aux États-Unis qu'en France.

Les frais d'entretien des canaux varient de 1,800 à

3,350 francs par kilomètre, et sont par conséquent beaucoup plus élevés qu'en France, où ils ne reviennent, en moyenne, qu'à 1,500 francs par kilomètre.

Sur les canaux anglais, les frais d'entretien sont encore plus élevés; ils varient de 2,250 à 4,000 francs par kilomètre.

Cette différence est due principalement à ce que la circulation sur les canaux américains et anglais est beaucoup plus active que sur les canaux français, et cette grande circulation provient de l'abaissement des tarifs et du meilleur état dans lequel se trouvent les voies navigables.

Le prix du transport sur les canaux américains, non compris le péage dû au passage des écluses, est de 4 centimes par tonneau et par kilomètre.

Le péage actuel sur le canal de New-York, pour la farine, est de 3 centimes par tonneau et par kilomètre.

Lorsque l'élargissement de ce canal sera achevé, on propose de le réduire à 0 fr. 008 *millimes!*

Le péage sur les canaux de la Pensylvanie porte 0 fr. 015 millimes par tonne et par kilomètre pour les charbons de terre; 0 fr. 025 pour les fers en fonte, 0 fr. 021 pour les fers en barre, et 0 fr. 012 pour le fer en gueuse; 0 fr. 015 pour le blé, et 0 fr. 015 pour le bois.

Le prix du transport des voyageurs, y compris la nourriture, est de 12 centimes par personne et par kilomètre.

Les canaux américains ne se distinguent pas, en

général, par le fini des travaux d'art, quoique cependant on en trouve beaucoup aujourd'hui, particulièrement dans la Nouvelle-Angleterre et dans le New-York, dont l'exécution et les matériaux durables peuvent soutenir avantageusement la comparaison avec les plus beaux travaux de ce genre en France. Mais aussi ils sont tous tracés et exécutés de manière à remplir complétement l'objet de leur destination; les chômages n'y sont presque point connus, et la navigation n'est jamais interrompue que par la rigueur du froid, qui ferme alors toutes les avenues d'eau dans cette région des États-Unis; les berges des canaux sont tenues en bon état, et tous sont pourvus d'un chemin de halage que les chevaux peuvent constamment parcourir avec une grande vitesse. On ne connaît point aux États-Unis le halage par force d'hommes; là où la vapeur cesse d'être un moteur possible et utile, la force animale la remplace, et sur les canaux c'est cette dernière qui est généralement adoptée, comme étant économique par suite d'une vitesse uniforme de près de 4 lieues qu'on parvient à y maintenir.

On a commencé depuis peu à se servir sur les canaux américains de bateaux en fer semblables à ceux en usage en Angleterre, reconnus beaucoup plus avantageux que les bateaux ordinaires sous bien des rapports, leur durée entière étant de 40 à 45 ans, au lieu de 5 à 6, et leur tonnage de 1/5e plus fort que celui des bateaux ordinaires.

CHAPITRE X.

DE LA DÉFENSE NATIONALE.

CHEMINS DE FER.

Origine des chemins de fer. — Il existait aux États-Unis de nombreuses routes ordinaires avant l'introduction des chemins de fer. — Caractère distinctif des chemins de fer américains, empruntant son cachet au génie particulier des habitants; comment le chemin de fer se rattache directement à la défense du pays. — Exemple de son application au transport des troupes, des munitions de guerre. — Économie qu'il doit procurer. — Renseignements techniques sur les chemins de fer américains. — Leur classification ; leur développement ; dépenses totales ; frais d'entretien ; rendement ; mode de construction. — Locomotives américaines. — Établissement où elles sont fabriquées ; voitures de voyageurs, waggons. — Frais d'exploitation. — Tarif des voyageurs, des marchandises. — Embarrassement financier résultant du développement extraordinaire donné à la construction de ces nouvelles voies. — Avenir.

Le caractère distinctif des Américains c'est d'être un peuple éminemment producteur. Aucun pays, comparativement à sa population, n'a encore peut-être autant produit ; mais dans aucun pays aussi, on n'a mis autant d'activité et de constante application à procurer aux produits du sol et de l'industrie des moyens d'échange ou de nouvelles facilités pour leur débouché !

C'est surtout dans l'application, pour ainsi dire, gigantesque des moyens de communication et de transport que présentent les chemins de fer, que le

peuple américain a montré toute l'intelligence qu'il possède et l'instinct si sûr de ses intérêts qui le caractérise. Il semble, en effet, avoir fait son objet principal et presque exclusif de l'emploi de toutes les ressources que la nature a si généreusement réparties sur son vaste et admirable territoire, pour en développer le commerce et la richesse, sources principales du bonheur public.

L'Américain semble avoir confondu dans la même signification comme synonymes, quant à leur tendance, les mots démocratie, libéralisme, chemins de fer; soit qu'en effet ils expriment tous également l'objet constant des efforts humains vers l'amélioration graduelle de la condition sociale de l'homme, ou l'heureuse influence que doit exercer la diffusion des lumières dans tous les rangs de la société.

Lorsqu'il s'est agi de l'exécution de ces voies rapides qui devaient si puissamment seconder le génie actif des Américains, l'opinion publique seule fut appelée à se prononcer; l'État n'eut rien à décider sur la question de savoir si on appliquerait immédiatement au pays cette innovation telle qu'elle se présentait, avec toutes les imperfections inhérentes à une découverte récente, ou si, au contraire, il ne valait pas mieux attendre que quelque autre pays se fût chargé de l'expérimenter. Je me rappelle encore cette circonstance. Il n'y eut pas un moment d'hésitation parmi les Américains : ils prirent cette découverte à son origine, l'appliquèrent tout de suite à leur pays, à leurs besoins, suivant les localités; quant aux perfectionnements

qu'elle devait nécessairement recevoir par suite de la pratique, ils s'en rapportèrent à leurs propres observations et à leur aptitude.

Ce mode de procéder était en effet rationnel, car il est difficile de devenir juge compétent d'une industrie quelconque et des améliorations qu'elle est susceptible de recevoir, si on ne commence par acquérir l'expérience de son usage et de ses effets utiles. C'est ce que les Américains ont invariablement fait dans tout ce qu'ils ont entrepris. Ils n'ont point cru que toute chose pouvait être importée parfaite dans leur pays, mais qu'en fonctionnant entre leurs mains ils seraient plus à même d'y apporter les perfectionnements que l'expérience seule pouvait donner pour chaque pays dans ses conditions spéciales et différentes.

Ce sentiment pratique des choses est porté par les Américains dans tout ce qu'ils entreprennent, et c'est, suivant moi, une des causes qui doivent placer cette nation à la tête des autres peuples dans tout ce qui regarde les arts industriels.

Dans tous les cas, on ne peut leur refuser d'avoir porté l'application de la vapeur beaucoup plus loin dans toutes les branches de l'industrie et principalement dans celles qui ont rapport aux transports par eau et par terre, à la substitution du travail mécanique à celui des hommes que tous les autres peuples du monde.

On a souvent répété que les États-Unis n'avaient que des voies peu nombreuses pour réunir les popu-

lations éparses sur leur immense territoire, lorsqu'ils ont eu à leur substituer les nouvelles voies à la vapeur. Cette assertion ne me paraît pas exacte.

Certes les États-Unis n'ont jamais possédé des routes aussi dispendieusement établies que nos routes royales en France, mais le nombre des voies praticables y était comparativement plus considérable. De tout temps les Américains ont porté des soins constants à l'ouverture des routes, à leur entretien ; ils ont établi des communications nationales que j'ai été appelé moi-même à tracer sous les ordres du général Bernard : les unes traversent tout le pays, des bords de l'Atlantique aux rives des grandes rivières de l'Ouest ou aux bords même du golfe du Mexique ; les autres forment une ceinture le long des bords de l'Atlantique, embrassant dans son parcours toutes les capitales du commerce, depuis le Maine jusqu'à la Floride. Enfin, divers États ont eux-mêmes ouvert, à grands frais, des routes à travers leur territoire, et de nombreuses compagnies particulières avaient également exécuté des routes à barrières sur lesquelles elles recevaient un péage qui, encore aujourd'hui, est assez productif pour couvrir les frais d'entretien et donner un faible dividende aux actionnaires. Enfin, dans aucun pays on ne voyage autant qu'aux États-Unis ; et, pendant le long séjour que j'ai fait dans ces contrées, je ne me rappelle pas avoir jamais été arrêté une seule fois par le manque de communications pour un chariot à quatre roues ; et certes, l'ouverture de toutes ces routes, leur nombre et leur ensemble, quoique légèrement établies,

avaient été une œuvre coûteuse et avaient exigé de longs travaux, lorsque la vapeur est venue changer toute la face des choses dans le mode de transport.

L'établissement des voies rapides de communication était pour les États-Unis un besoin essentiel au mouvement commercial, au génie actif des habitants et à la prospérité générale de ce pays, où chacun sait si bien apprécier tous les avantages du bon emploi du temps ou des forces productives dans les divers genres d'industrie.

En outre, les Américains ont su dépenser avec la presque certitude de perdre une portion de leurs capitaux, dans certains cas, mais sachant d'ailleurs s'assurer des bénéfices importants, soit par une plus grande consommation, soit par une plus grande fabrication, soit enfin par un commerce mieux alimenté. C'est là le ressort des étonnantes entreprises qui ont développé d'une manière si surprenante la puissance de la nation américaine dans ces dernières années.

Aussi, aux États-Unis, l'établissement des chemins de fer n'a été soumis qu'à la simple demande en autorisation, pour leur exécution aux frais et risques des particuliers. Dans quelques circonstances cependant, et lorsque les intérêts généraux l'ont demandé, le trésor public des États particuliers est venu appuyer de sa garantie l'exécution de certaines lignes.

Le chemin de fer américain a son caractère d'exécution, comme tout ce qui sort des mains de ce peuple, si bon appréciateur de la valeur et des avantages de toutes choses. Ainsi, en général, il se fait remar-

quer par la simplicité de son établissement : point de travaux dispendieux, de ponts-viaducs monumentaux, de mouvements de terrasse coûteux pour obtenir des pentes réduites en de longs paliers horizontaux. Rarement on laisse le chemin de fer pénétrer au cœur des cités, à moins que cela ne soit exigé par les avantages de la navigation, à laquelle les rail-ways américains se rattachent toujours. En un mot, les Américains ne montrent jamais dans leurs travaux un luxe coûteux et mal placé, mais leurs constructions sont en tout dirigées vers les résultats profitables à leurs intérêts.

Aux États-Unis, le chemin de fer recherche les terres désertes, parce qu'elles sont moins chères ; il s'enfonce dans les ravins, gravit les montagnes par des plans inclinés à faire perdre la tête ; quelquefois, moins audacieux, mais plus courageux, il les traverse en souterrain ; d'autres fois, par de hardies constructions, aussi légères que solides néanmoins, il semble prendre son vol à travers quelques profondes vallées, de larges rivières, d'immenses marais ou prairies tremblantes, ou même de longues nappes d'eau que présentent des lacs intérieurs. A cet effet, il emprunte aux forêts qu'il a traversées, des arbres qu'une machine à vapeur mobile prépare en pieux, enfonce à intervalles égaux sur un double rang, et recèpe à la fois au niveau déterminé, le confectionnant ainsi au fur et à mesure de son avancement vers l'extrémité qu'il doit atteindre. Par ce procédé aussi ingénieux que simple, les chemins de fer s'exécutent,

pour ainsi dire, par enchantement; car, immédiatement derrière cette sonnette à vapeur, qui peut procéder ainsi à l'exécution d'une voie de chemin de fer, à raison de 1 kilomètre par mois, une locomotive peut être mise en mouvement avec son convoi, et le chemin livré à une exploitation profitable.

Dans les localités où son tracé rencontre des terrains accidentés, et où, par suite, son avancement pourrait être ralenti par les mouvements de terre, toujours lents et coûteux, la vapeur vient remplacer la force ordinaire des bras, et s'ouvre en quelques jours un passage qui aurait employé quelques mois par les moyens ordinaires. En résumé, rien ne l'arrête; il faut qu'il arrive, qu'il atteigne son but par le trajet le plus court, car tout, en Amérique, est soumis à la mesure du temps, à sa valeur relative, à ce qu'il peut et doit produire.

Aussi, aux États-Unis, chacun se hâte, se presse; il semble que la terre ne soit pas assez grande pour contenir tout ce monde qui s'agite, comme si l'homme était lui-même sous l'influence de cette force formidable qu'il a engendrée, qu'il a soumise à sa volonté, sans lui enlever cependant son caractère indomptable; car parfois l'Américain paye le prix de sa témérité : la machine éclate, et l'éternel repos vient punir l'activité sans limite et sans frein.

Le chemin de fer animé de sa puissante locomotive me paraît être la personnification caractéristique de l'Américain : en effet, ils s'entendent, ils se comprennent, ils semblent faits l'un pour l'autre, et

ne peuvent se passer l'un de l'autre. Il est devenu la force, la puissance de l'Union américaine; c'est le premier, le plus actif des instruments de sa civilisation. Le chemin de fer est d'un usage constant, et n'est point, comme son rival le canal, arrêté par les glaces de l'hiver ou les grandes sécheresses de l'été : en tout temps il offre une libre circulation aux hommes et au transport de leur industrie; les montagnes ne l'arrêtent pas plus dans sa marche audacieuse que les fleuves ou même les lacs; il étend ses bras vers toutes les villes, tous les villages; il pénètre au delà des chaînes de montagnes qui, sans lui, formeraient une barrière infranchissable aux habitants des deux versants opposés; en un mot, il peut étreindre de sa main de fer toutes les parties du plus vaste des empires.

Mais si le chemin de fer est devenu pour la prospérité de la république américaine un besoin immédiat, une véritable nécessité de l'organisation physique de son vaste territoire, comme de l'organisation morale de ses ardents et actifs habitants, il n'est pas moins indispensable à la défense nationale, dont il est de fait un des plus puissants éléments.

Dans cette dernière application du chemin de fer, ses rapports, ses effets sont directs, et peuvent être calculés à l'avance : c'est là, sans contredit, stratégiquement parlant, un des plus grands mérites du transport à la vapeur. Il devient, en effet, à la fois un instrument de guerre des plus formidables par les masses de combattants qu'il peut instantanément

jeter sur un point donné, et une source puissante d'économies pour l'État, sous le rapport du temps et des dépenses.

L'avantage résultant du transport des troupes ou du matériel de guerre par chemin de fer doit être immense dans toutes les conditions possibles et dans tous les pays, mais plus encore pour les États-Unis, où les distances qui séparent les points attaquables des parties d'où peuvent arriver les secours, sont si grandes. En outre, aux États-Unis, c'est la milice, cette force citoyenne, qui forme la principale ressource de la défense : or on ne peut compter sur sa disponibilité que pendant un temps donné, généralement très-court; car ces citoyens soldats apprécient trop leur liberté et le parti utile qu'ils peuvent tirer de l'emploi de leur temps chez eux pour pouvoir être assujettis longtemps à la discipline des camps. Le chemin de fer doit donc assurer toute l'économie du travail utile que serait capable de produire à la société tout citoyen soldat retenu inutilement sous les drapeaux.

Enfin le chemin de fer aura le très-grand avantage de faire éviter la consommation d'un temps précieux en marches et contre-marches, non-seulement toujours très-fatigantes pour les troupes, mais souvent plus mortelles encore que le feu de l'ennemi.

Au moyen des nombreuses lignes de canalisation, mais surtout des chemins de fer qui sillonnent aujourd'hui le vaste territoire de l'Union, dans presque toutes les directions, les États-Unis pourront toujours faire face à une guerre étrangère, quelque menaçante

qu'elle soit, avec des forces bien inférieures à celles qu'aurait exigées la protection d'une frontière aussi étendue que la leur, s'ils n'avaient pas leur système actuel de voies de communication.

Il ne sera plus nécessaire de tenir concentrées sur chacun des points menacés, des forces nombreuses, puisqu'au moyen des lignes de chemins de fer parallèles à la côte et de celles qui y sont convergentes, on pourra toujours, en très-peu de temps et à peu de frais, appeler sur un point donné des forces toutes fraîches et de beaucoup supérieures à celles des assaillants.

Ces forces marcheront en corps compacte, pour agir simultanément à leur arrivée, tandis que, par les voies ordinaires, leur action se serait réduite à celle de faibles détachements. La simultanéité des mouvements, l'état compacte des corps marchant, et l'absence complète de toutes fatigues corporelles, par conséquent, l'excellente disposition morale des combattants, constituent l'immense avantage des voies nouvelles à la vapeur sur les anciennes, avantage que celles-là conserveraient encore lors même que l'on n'emploierait que la force animale comme moyen de traction.

Car rien n'empêche que, sur un chemin de fer, on fasse servir une partie des chevaux d'un corps d'artillerie à traîner l'autre, ou d'opérer de la même manière pour le transport d'un corps de cavalerie; car, dans ce cas, la vitesse des transports n'est pas le point

le plus essentiel à satisfaire, mais bien la régularité des mouvements.

Les économies que l'État devra retirer de l'état actuel de ces moyens de transport, tant par la canalisation que par les chemins de fer, sont incalculables : dans une seule campagne, elles ne pourront pas s'élever à moins de la somme qu'a dû coûter l'exécution entière de ces admirables voies de communication !

Du reste, il est facile d'établir par des chiffres la preuve de cette assertion.

Lors de la dernière guerre en 1812, l'ennemi s'étant porté sur Washington, cette capitale ne put être secourue que par de faibles détachements de troupes fournis par Baltimore et les villes de l'intérieur, à grands frais, et épuisés par de longues marches qui les avaient rendus peu propres à prendre une part active dans la défense de cette position importante. Dans une circonstance pareille, l'état actuel des voies de communication, toutes les lignes se reliant entre elles, permettrait de se procurer immédiatement un matériel en locomotives, waggons et chariots de toute espèce, suffisant pour transporter dans un même convoi un corps de vingt à vingt-cinq mille hommes, avec tout l'attirail de campagne d'une armée tout entière de cent mille à deux cent mille combattants, en dix fois moins de temps que par les moyens ordinaires.

Ajoutons que cette armée n'éprouverait aucune fatigue, ne laisserait aucun homme sur sa route, ne consommerait rien en chaussures, équipements, et qu'elle multiplierait enfin sa force, presque en raison

de la vitesse de ses mouvements ; qu'enfin les armées seraient ainsi préservées d'une des plus grandes causes de démoralisation, la lassitude. Ces considérations, on le voit, ne touchent pas seulement à la question d'économie, mais se rattachent directement à celle de l'humanité ; elles méritent donc toute notre attention.

Dans la supposition qu'une des capitales commerciales des bords de l'Atlantique se trouvât subitement menacée d'invasion par un ennemi puissant, d'immenses secours peuvent lui être immédiatement envoyés de tous les principaux centres de population, dans un rayon de plus de cent lieues, et lui parvenir en dix ou douze heures. Ainsi New-York, par exemple, venant à être l'objet d'une attaque imprévue, en moins de cinq heures cette magnifique cité se trouverait secourue par des corps de milices volontaires d'au moins cinquante à soixante mille hommes venant du Connecticut, des parties supérieures de l'Hudson, du New-Jersey et de Philadelphie ; et des réserves au moins aussi considérables pourraient suivre dans un délai égal. Toutes ces troupes prendraient des positions sur Long-Island, Staten-Island, et Amboy, déjà déterminées comme couvrant les approches de New-York, tandis que des corps spéciaux d'artillerie se jetteraient dans les fortifications construites sur les points stratégiques et en disputeraient vigoureusement la possession aux assaillants.

Or ce qui se passerait pour la défense de New-York serait également vrai pour un point quelconque du

littoral ; car, ainsi que je l'ai déjà dit, le grand mérite des voies de communication américaines, c'est d'être solidaires les unes des autres ; il n'y a pas aujourd'hui un point de ce vaste continent qui ne puisse compter sur des secours immédiats.

Quant à l'appréciation des économies réelles qui seront réalisées sur les transports par chemins de fer, il suffit de citer un seul fait pour les rendre évidentes. Ainsi, pendant la dernière guerre, le transport d'une tonne de fret de New-York à Pittsburg, sur l'Ohio, coûtait de 500 à 1,200 francs, et n'arrivait qu'en trente ou quarante jours ! Actuellement le même fret peut s'effectuer à raison de 45 à 50 francs, en trois à quatre jours : la distance est de 200 lieues.

Le gouvernement a été également obligé de payer, pour faire transporter une pièce de 12, de New-York à Buffalo, à cette époque, 1,000 francs.

Les ingénieurs américains ont tenu compte de tous ces avantages pour la défense nationale, et ont fait entrer dans leurs calculs, sur les dispositions éventuelles à prendre dans le cas d'une guerre, les services effectifs que ces voies rapides devaient rendre pour la concentration des troupes sur des points désignés à l'avance, dans un travail général soumis dès 1820, et faisant partie des documents officiels au dépôt de la guerre.

Mais aussi jamais, dans leur plan de défense nationale, ils n'ont séparé les chemins de fer de la marine militaire à voile ou à vapeur, des fortifications et du concours d'obstacles flottants pour mieux défendre

l'embouchure des fleuves et de certaines baies. Car chacun de ces éléments a un rôle spécial dans la défense qu'aucun autre ne peut remplacer ; et les fortifications permanentes sont aussi indispensables à la protection de la frontière américaine que les hommes et les voies de communication à la défense du pays. De tous les systèmes de défense, celui que les Américains ont adopté est sans contredit le plus économique et le plus efficace ; car il permet, à la marine de l'Union, ainsi que je l'ai déjà dit, d'agir librement sur le vaste élément, son champ de bataille national, et aux troupes combattantes d'opérer, comparativement en petit nombre, mais cependant en force supérieure à leurs agresseurs, sur un point quelconque de la frontière où l'ennemi tenterait une attaque.

Sans aucun doute, les chemins de fer pourraient être d'une utilité beaucoup plus directe dans la défense d'un pays, si on pouvait à l'avance projeter, tracer et exécuter des chemins de fer d'après une combinaison stratégique arrêtée ; mais il est très-difficile de concilier au même degré les exigences militaires avec celles du commerce ou du besoin des populations : tel côté d'un fleuve ou d'une rivière devrait être suivi, à cause de ses avantages stratégiques, qui présente à l'exécution du chemin même des difficultés de dépenses qui ne seraient nullement en rapport avec la population à desservir, qui aurait un avantage réel à voir le chemin établi sur la rive opposée.

Du reste, aux États-Unis moins encore que partout ailleurs, pouvait-on espérer d'arriver à un tel résultat ;

car, dans ce pays, c'est l'intérêt individuel qui dirige tout, et le pouvoir central exerce par lui-même peu d'influence sur les rapports intérieurs. Cependant, si les chemins de fer déjà exécutés ou en cours d'exécution ne présentent pas complétement un ensemble exclusivement préparé dans un but stratégique, ainsi que le proposait si sagement un officier général de l'armée américaine, néanmoins ils s'en écartent si peu, qu'en résultat ils arrivent au même but. Ainsi, aux États-Unis, l'esprit personnel des citoyens aura accompli ce qu'en d'autres pays on ne peut attendre que de la toute-puissance de la centralisation gouvernementale.

Tous les canaux, tous les chemins de fer, toutes les améliorations de voies de communication ont, ainsi que je viens de le faire voir, une action directe dans la défense nationale; mais ils tendent surtout à développer l'industrie agricole du pays, base fondamentale de la fortune publique, et à consolider la paix intérieure des citoyens. Ces travaux sont, en outre, des ressources fécondes pour les États particuliers, et forment ainsi un lien mystérieux entre les intérêts généraux de la patrie et ceux des citoyens; ils resserrent par conséquent l'Union. Ils repoussent également l'invasion industrielle et politique de l'Angleterre en favorisant le génie producteur des Américains, leur aptitude toute particulière pour les arts mécaniques et manufacturiers. Mais une influence non moins remarquable est celle qu'ils exercent sur le caractère moral des habitants en amenant, pour ainsi dire, à la

porte de chaque citoyen, cette vie intelligente qui seule peut permettre à un peuple de vivre libre. Par eux, en effet, tous les habitants ont également accès aux dons précieux de l'éducation et de la religion; la lumière du christianisme peut vivifier et éclairer presque au même degré tous les habitants de la république, qu'une éducation uniforme met à même d'apprécier les principes politiques qui les gouvernent.

Dans de pareilles circonstances, et lorsqu'un peuple a été assez sage, assez prévoyant pour donner le plus grand développement possible à l'instruction, fondée sur les principes immuables d'une saine religion, les lois ont un ressort trop puissant sur le cœur des hommes pour que jamais l'anarchie soit possible.

Telles ont été les conséquences du système démocratique si heureusement appliqué aux États-Unis, système qui fait appel à toute la force intellectuelle de la nation, en donnant au suffrage la plus grande latitude possible.

RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES SUR LES CHEMINS DE FER.

Les travaux américains sont le résultat de l'association des citoyens directement intéressés à leur exécution. Dans de nombreuses circonstances cependant, les États particuliers ont engagé leurs revenus publics comme États, pour déterminer l'exécution de travaux jugés d'une utilité plus générale; dans ces cas, c'est par des emprunts et en offrant la garantie législative pour le payement des intérêts et le rem-

boursement des capitaux, que ces fonds ont été obtenus. Enfin, dans quelques rares occurrences, le gouvernement fédéral est venu en aide à ces entreprises vraiment nationales en devenant lui-même actionnaire pour des sommes plus ou moins considérables.

On évaluait à la fin de 1841 le développement total des chemins de fer exécutés ou en cours d'exécution aux États-Unis à 8,512 kilomètres, ou près de 2,188 lieues de 4 kilomètres ; 5,265 kilomètres étaient déjà livrés à la circulation, et 3,247 kilomètres étaient en construction; 3,220 kilomètres n'étaient encore que projetés, mais devaient prochainement recevoir leur exécution : ce qui porterait, avant peu, le chiffre total des chemins de fer à 11,732 kilomètres, environ 3,000 lieues.

On comptait à la même époque en Angleterre 3,381 kilomètres de chemins de fer exécutés ou en cours de construction ; 1,771 kilomètres étaient livrés à la circulation.

Les capitaux engagés dans cette industrie s'élevaient, en Angleterre, à 1,440,000,000 de francs; c'est-à-dire que le kilomètre de double voie est revenu en moyenne à 310,560 francs.

Aux États-Unis, les capitaux engagés s'élevaient à 490,000,000 de francs, la plupart des chemins étant à une voie, mais les terrassements préparés pour deux; d'où le prix de revient du kilomètre de railways américains, à une voie et préparés pour deux, est en moyenne de 55,900 francs.

Ainsi les chemins de fer coûtent six fois plus à établir en Angleterre qu'aux États-Unis.

Toutefois, les chemins de fer les mieux établis aux États-Unis ont coûté par kilomètre, non compris le matériel de transport, et pour une seule voie, de 130 à 140,000 francs. Aujourd'hui, d'après les modes nouveaux d'exécution sur bois, les meilleurs chemins ne reviennent plus qu'à 75 ou 77,000 francs le kilomètre, pour une voie, mais préparés pour deux.

Les frais d'entretien par an varient de 2,200 à 2,450 francs par kilomètre.

Les chemins de fer américains sont naturellement divisés en quatre grandes classifications.

La première est celle qui, à l'aide de diverses lignes, enveloppe tout le littoral de l'Atlantique, et réunit dans un même parcours les principales villes du commerce, depuis le Maine jusqu'à la Floride, en passant par Portland, Portsmouth, Boston, Providence, New-York, Philadelphie, Baltimore, Norfolk, Frederiksburg, Wilmington, Charleston, Augusta et Pensacola dans la Floride. Cette ligne a un développement total de 400 lieues; elle est l'œuvre de vingt compagnies différentes, qui ont dû s'entendre pour établir l'unité de parcours entre les deux points extrêmes de la république.

La seconde comprend tous les chemins de fer construits dans le but de réunir les bords de l'Atlantique avec les contrée trans-alleghaniennes. Ainsi de Boston, de New-York, de Philadelphie, de Baltimore, de Richemond, de Charleston, de Savannah, de Pensa-

cola et de la Nouvelle-Orléans, de nouvelles lignes de chemins de fer se dirigent vers l'intérieur, unissant les bords de l'Atlantique à la grande vallée de l'Ohio et du Mississipi, pénètrent même jusqu'aux rives du Missouri, et se rattachent à une troisième classification de chemins de fer en cours d'exécution dans l'intérieur du pays, vers les régions du nord-ouest, reliant Indianapolis à Cincinnati, Milwaukee à Chicago et à Détroit.

D'autres lignes s'étendent jusque sur les bords des grands lacs, traversent de nombreux canaux, des rivières navigables, et relient ainsi entre elles ces voies de navigation.

Enfin une quatrième classification embrasse tous les chemins de fer exécutés dans le but d'exploitations industrielles, de mines ou de houilles : ces derniers chemins de fer sont très-nombreux et contribuent directement à la richesse du pays en ouvrant des débouchés et des marchés assurés aux immenses sources de combustible minéral qui se trouvent sur presque tous les points de l'Union.

Toutes ces voies artificielles complètent un ensemble d'artères qui distribuent la vie au grand corps industriel de la république.

On ne peut disconvenir qu'en certains cas les Américains n'aient été trop vite dans ces constructions coûteuses, comparativement surtout aux moyens financiers dont ils pouvaient disposer. Néanmoins, je persiste à croire que ce système deviendra de fait

ultérieurement la cause principale de la prospérité soutenue du pays.

Il est difficile de connaître aujourd'hui exactement le rendement exact de tous les chemins de fer exécutés et livrés à l'exploitation. On estime généralement que sur leur ensemble ils rendent 5 1/2 p. 100 des capitaux engagés. Quelques-uns couvrent à peine leurs frais d'exploitation et d'entretien, mais d'autres aussi ont un rendement qui s'élève jusqu'à 14 p. 100. Le fait est que la question financière des produits des rail-ways américains est encore à résoudre. C'est un champ ensemencé, mais dont on ignore la récolte. Ce qu'il y a de certain, de positif, c'est que, dès à présent, le public en retire d'immenses bénéfices incalculables dans leur appréciation, et que le revenu public devra y trouver aussi, très-prochainement, son compte.

Voici, du reste, le rendement annuel, pour 1841, de quelques principaux rail-ways, établis sur diverses sections du territoire américain :

Le rail way	de Comden à Amboy	a donné de	6 à 7	0/0
»	de Baltimore à l'Ohio	»	4	
»	de Boston à Worcester	»	6 à 7	
»	de Boston à Providence	»	7 à 8	
»	de Géorgie	»	8 à 9	
»	de Schenectady à Utica	»	12 à 13	
»	de Champlain à St.-John	»	10	
»	de Baltimore à Washington	»	7	
»	de Charleston à Augusta	»	7 à 8	
»	de Boston à Lowell	»	8 à 9	
»	de Mohawk à l'Hudson	»	6 à 7	
»	de Mine-Hill	»	11 à 12	
»	de Utica à Syracuse	»	8 à 10	

Les revenus nets des chemins de fer américains ont doublé généralement en 5 ans.

Le premier de ces chemins, établis entre New-York et Philadelphie, a coûté 665,000 francs la lieue; il transporte annuellement près de 200,000 voyageurs et 14,000 tonnes de marchandises; le prix des voyageurs, pour le trajet entier de 35 lieues, est de 17 francs 50 centimes, soit 12 centimes 5 millimes par kilomètre; celui des marchandises, 35 francs, soit 25 centimes par tonne et par kilomètre.

Les recettes brutes se sont élevées à près de.		4,000,000 fr.
Les frais de traction ont été :		
Pour les voyageurs, à 2 fr. 50 cent. . .	500,000 fr.	640,000 fr.
Id. les marchandises, 1 fr.	140,000	
Entretien de la voie et du matériel, etc., à 2,500 fr. par kilomètre.	350,000 fr.	475,000
Salaires.	125,000	
Total des dépenses. . . .		1,115,000 fr.
Recettes nettes.		2,385000 fr.

Ce chemin de fer a coûté de premier établissement. .	11,100,000
Le montant des recettes brutes pendant les sept premières années de son exploitation a été de.	23.187,675 fr.
Celui des dépenses a été de.	11,269,965
Revenu net pendant sept ans.	11,917,710 fr.

Ainsi, ce chemin s'est entièrement payé en 7 ans, tout en donnant aux actionnaires un dividende annuel qui n'a jamais été moins de 6 pour 100.

Le chemin de fer de Philadelphie à Baltimore a 37 lieues 1/2 de longueur; son établissement est revenu à 566,250 francs la lieue; il transporte annuellement de 120 à 150,000 voyageurs à raison de 20 francs par

personne, pour le trajet entier; soit 13 centimes par voyageur et par kilomètre.

Le chemin de fer de Philadelphie à Columbia, construit aux frais de l'État de Pensylvanie, a 33 lieues de longueur; il a coûté 725,000 francs par lieue. Il transporte 75,000 voyageurs à raison de 16 francs 25 centimes par personne, soit 12 centimes 5 millimes par kilomètre, et 90,000 tonnes de marchandises à raison de 37 francs 50 centimes la tonne, pour le trajet entier, soit 28 centimes par tonne et par kilomètre. Ce rail-way ouvre la communication de l'Atlantique avec l'Ouest et sert beaucoup plus au transport des marchandises qu'à celui des voyageurs.

Le rail-way de Boston à Worcester a 17 lieues 1/2 de longueur; son établissement est revenu à 480,000 francs la lieue. Il transporte de 6 à 700,000 voyageurs par an, et, ce qui est plus important pour ses revenus, 30,000 tonnes de marchandises.

Ses recettes brutes s'élèvent à.	1,500,000 fr.
Ses frais d'exploitation.	600,000
Ses recettes nettes par conséquent à.	900,000

Ce rail-way fait partie de la ligne de Boston à Albany dont l'exécution est due au génie entreprenant des habitants de la Nouvelle-Angleterre; il a pour objet d'amener directement aux quais de Boston les produits des régions de l'Ouest et des grands lacs concurremment à New-York, au moyen du chemin de fer qui relie Buffalo, sur le lac Érié, à Albany, tête de la navigation à voile de l'Hudson.

La ligne entière de Boston aux rives du lac Érié a 208 lieues de développement : cette ligne est complétement terminée.

La portion de Boston à Albany, sur les rives de l'Hudson, a 80 lieues de longueur ; elle est également livrée à la circulation ; elle a coûté 45,000,000 de francs ; plus, par conséquent, que l'exécution primitive des canaux d'Érié et de Champlain n'est revenue à l'État de New-York (1). Ainsi la lieue de ce chemin de fer a coûté 562,500 francs.

Il est assez intéressant de connaître sur quel raisonnement les habitants de la Nouvelle-Angleterre se sont appuyés lorsqu'ils ont voulu s'imposer une dépense aussi forte ; il témoigne hautement du degré d'intelligence des connaissances économiques que possède cette classe d'habitants. « L'expérience a démontré, ont-ils dit, que l'établissement des chemins de fer procure toujours une économie de temps, de main-d'œuvre et de faux frais, dans les transports des marchandises et des voyageurs, qu'on peut en général évaluer à trois quarts des dépenses par les moyens ordinaires. Or, la dépense totale, par an, tant du transport des marchandises que des voyageurs, sur le

(1) Cette ligne de 80 lieues, qui porte le nom de *chemin de fer occidental*, a été terminée en quatre ans. Pour accélérer la marche des travaux, on s'est servi fort avantageusement d'un *excavateur à la vapeur* inventé par M. Otis. Cette machine a communément excavé de 800 à 1,000 mètres cubes de terre en douze heures ; elle a également bien fonctionné dans des terrains de sable, glaise, graviers, où se trouvaient de gros rocs de pierre isolés, enfin dans des sables mouvants ; mais elle réussit surtout dans les sables et graviers.

territoire seul de l'État de Massachusetts, dans la direction de la ligne du chemin de fer, peut être estimée à au moins 80,000,000 de francs; la construction d'un chemin de fer peut donc procurer une économie de 60 millions aux habitants de cet État; ce qui équivaut à une dépense de 5 millions de francs pour chaque mois qu'on en diffère l'exécution ! »

Pourquoi nos économistes de France ne peuvent-ils pas aller prendre quelque leçon pratique de l'économie politique dans la Nouvelle-Angleterre et apprendre que le plus sûr moyen d'alléger les taxes, les impôts, les charges du peuple, c'est de savoir faire les dépenses nécessaires pour lui assurer les voies de communication les plus faciles !

Le rail-way de Boston à Lowell a été livré à la circulation en 1835. Il a une longueur totale de 10 lieues et a coûté 9,000,000 de francs; soit 900,000 francs par lieue.

En 1841, les recettes brutes se sont élevées à.		1,206,090 fr.
Et les dépenses, réparties comme il suit :		
Entretien.	94,215 fr.	
Matériel.	81,920	
Combustible.		460,750
Graissage.	284,615	
Salaires, etc.		
Recettes nettes.		745,340 fr.

Soit pour les dépenses d'exploitation, 38,5 0/0 des recettes brutes.

J'ai souvent eu occasion de parler de ce noble sentiment de rivalité qui anime les Américains dans l'exécution de ces grands travaux ayant pour but

d'ouvrir, aussi directement que possible, une communication des bords de l'Atlantique avec les riches régions de l'Ouest. C'est à cet esprit que sont dues toutes ces lignes déjà signalées, soit dans cet écrit, soit dans mes ouvrages spéciaux sur les travaux civils des Américains.

Les citoyens de New-York viennent de donner un nouvel exemple de ce rare et infatigable esprit d'entreprise qui distingue les habitants de cette grande cité : après avoir été les premiers à ouvrir une ligne navigable entre les lacs et l'Hudson, qui devait assurer à leur capitale le commerce des vastes contrées occidentales, ils viennent d'entreprendre l'exécution d'un chemin de fer direct de New-York au lac Érié, projeté déjà depuis 1834.

Ce chemin de fer a son point de départ sur les rives de l'Hudson, à Piermont (9 lieues au-dessus de New-York), et arrive à Dunkirk, sur le lac Érié, à l'ouest de Buffalo. Le développement total de cette ligne est de 170 lieues 1/2; de New-York, 187 lieues, qui doivent être livrées à la circulation en 1845. Les dépenses sont estimées devoir s'élever de 45 à 50,000,000 de francs, dont l'État fournit 30,000,000, et les actionnaires 15,000,000.

Quatre-vingts lieues de son parcours sont construites sur pieux, traverses et longrines, d'après un nouveau mode de battage à la vapeur généralement en usage maintenant aux États-Unis. Ce mode d'exécution doit permettre l'achèvement du chemin dans un temps beaucoup plus court que par le mode ordinaire; mais

le principal mérite de ce genre de construction, c'est d'occasionner une très-grande réduction dans les frais d'entretien de la route et du matériel de transport.

Pour rendre le service de l'exploitation plus facile, le parcours a été divisé en stations de 32 lieues, que des locomotives de différentes forces doivent desservir, suivant le degré de pente qu'elles auront à franchir. Du reste, les plus grandes pentes, réunies sur des distances très-courtes, n'excèdent pas de 7 à 11 *millimètres* par mètre, inclinaison que les machines américaines surmontent aujourd'hui facilement.

Le prix du transport par ce nouveau chemin de fer, de New-York aux bords du lac Érié, pour une distance de 187 lieues, doit être par tonne, pour le trajet entier, de 66 francs; soit par tonne et par kilomètre, 10 centimes.

Et pour les marchandises pondérantes 60 francs; soit par tonne et par kilomètre, 7 centimes 1/2.

Ainsi, au moyen de ce rail-way, le transport des marchandises de New-York au lac Érié pourrait s'effectuer à un prix moins élevé que par l'Hudson et le canal Érié, dont le prix est de 17 centimes 5 millimes et de 12 centimes 5 millimes.

Une autre entreprise de même nature, ayant pour but d'assurer une communication plus rapide et praticable dans toutes les saisons entre New-York et Albany, préoccupe en ce moment les commerçants de New-York. Il s'agit de l'exécution d'un chemin de fer direct de New-York à Albany, qui doit offrir 59 lieues de développement, à partir de son embranchement

sur le rail-way d'Harlaem, et doit coûter 20,000,000 de francs, préparé pour deux voies, mais établi pour une seule.

Pour assurer l'exécution de ce grand rail-way proposé, on a fait un appel au concours de tous les intéressés à son achèvement. Ainsi,

1° L'État doit offrir sa garantie de l'intérêt à 6 p. 100 d'un capital égal au montant des dépenses des travaux d'art et de terrassement;

2° Les riverains doivent fournir les terres pour la voie et les dépôts, et prendre des actions pour le montant équivalent;

3° La cité d'Albany, à l'extrémité de la ligne, doit souscrire un fonds social pour une somme stipulée;

4° La ville de Troy, sur la rive gauche de l'Hudson, à quelque distance en amont d'Albany, et également intéressée au succès de cette entreprise, souscrit aussi pour une somme déterminée;

5° New-York, la plus intéressée de toutes, doit supporter toutes les dépenses du matériel de transport, de la construction des dépôts et du débarcadère;

6° Enfin les grands capitalistes de New-York ont consenti à souscrire pour une somme égale au quart du capital social, pour couvrir les dépenses de l'établissement des voies, leurs bois, leurs rails, coussinets, etc. Et comme récompense morale pour l'honorable participation des chefs du commerce, il est proposé que leurs noms soient inscrits sur l'arc monumental qui doit décorer l'entrée de ce rail-way dans la métropole.

Trois années au plus seront nécessaires pour terminer cette nouvelle grande ligne.

Le succès de cette entreprise est basé sur ce que le nombre actuel de voyageurs par bateau à vapeur entre les deux points extrêmes de cette ligne est de 2,000 par jour, dans les deux directions; et quoique le prix du transport par bateau à vapeur ne soit que de 3 centimes par lieue, lorsque par chemin de fer il sera de 9 centimes, comme le trajet s'effectue sur l'Hudson en 10 et 11 heures, et que les voyageurs sont en outre exposés, pendant toute la durée du voyage, aux inconvénients d'une foule compacte réunie dans un espace très-chaud; tandis que par les convois d'un chemin de fer le trajet s'effectuera en 6 et 7 heures, et chaque voyageur jouira d'un air sain et frais, et d'une place confortable où il pourra se reposer, on a tout lieu de penser que le chemin de fer pourra partager avec les bateaux à vapeur le nombre des voyageurs, qui du reste double tous les cinq ans depuis l'introduction des transports à la vapeur sur l'Hudson.

Enfin les compagnies de navigation de l'Hudson reçoivent annuellement de 21 à 30 p. 100 de leurs capitaux; ce qui certes peut permettre l'introduction d'une nouvelle concurrence, sans laquelle les dividendes de ces mêmes compagnies arriveraient avant peu à 60 p. 100.

Les Américains emploient plus communément deux espèces de rails : un rail creux et un rail saillant; le plus usité est le rail saillant et à base ou semelle

plate, ce qui lui donne une plus grande assiette sur les traverses ou longrines auxquelles il adhère directement. Ce rail est d'invention américaine, et a été universellement substitué aux rails plats, parce que l'expérience a prouvé que les frais de réparation et du matériel de transport étaient moindres sur ces rails que sur les rails plats, dans le rapport de 142 à 545.

Mais une des plus grandes causes de réduction dans les frais d'entretien du matériel de transport, c'est, sans contredit, le mode de construction qu'ils ont adopté pour établir la plate-forme ou voie de fer. Généralement, les Américains assujettissent leurs rails sur des traverses reposant sur des longrines; mais le plus ordinairement ils posent leurs rails sur des longrines mêmes, leur fournissant ainsi un point d'appui continu; les longrines reposent sur des traverses, quelquefois même sur des bois mis encore en travers de la voie, mais obliquement à l'axe; enfin, à travers des terrains tourbeux, marécageux, spongieux, aquifères, et ne présentant pas par conséquent toute l'homogénéité ou la solidité voulue, ils établissent la voie sur des pilotis qu'ils enfoncent avec économie de temps et d'argent au moyen d'une sonnette à vapeur, locomotive qui peut battre simultanément deux lignes de pieux et les recéper, à raison de 60 à 70 pieux par journée de 10 heures de travail, à moins de 2 francs par 2 ou 3 mètres de fiche.

Les rails creux sont du poids de 20 kilogrammes par mètre; les rails saillants à champignon et à base

plate, du poids de 27 à 28 kilogrammes par mètre : ils peuvent supporter une pression de 8 à 10 tonnes sur leur partie la plus faible, et résister ainsi au passage des locomotives les plus lourdes, comme aussi des plus forts convois.

Les Américains ont considérablement amélioré la construction des locomotives. Il n'y a pas encore dix ans que l'on regardait communément une charge de 30 à 40 tonnes comme le complément de l'effet utile de traction d'une locomotive sur un palier horizontal; maintenant une seule machine traîne avec la même facilité de 400 à 500 tonneaux.

Les nouvelles locomotives sont à 8 roues, et ont 4 roues motrices agissant chacune avec 2 tonnes d'adhérence, et une vitesse de 4 à 5 lieues à l'heure; elles remorquent habituellement des convois de 400 à 500 tonneaux dans la descente des pentes, et de 200 à 250 tonneaux à la remonte.

Elles franchissent facilement des pentes de 7 et de 11 *millimètres* par mètre.

Mais, en général, ces locomotives traînent journellement sur les rail-ways, entre New-York, Philadelphie et dans la Pensylvanie, 150 tonnes nettes de charge.

Les États-Unis ont aujourd'hui plusieurs établissements où se manufacturent ces machines, non-seulement pour l'usage des chemins de fer américains, mais même pour l'exportation; car la supériorité de leur puissance de traction sous un poids réduit et de

leur exécution comme main-d'œuvre leur a ouvert les marchés de l'Angleterre et de l'Allemagne.

Des locomotives américaines sorties des ateliers de M. William Norris, de Philadelphie, desservent le chemin de fer de Birmingham à Glocester, en Angleterre, et celui de Berlin et Francfort, en Prusse.

Le fait est que l'établissement de M. Norris a pris un tel développement dans ces dernières années, et s'est si bien fait connaître par les excellentes machines qu'il a livrées, qu'il peut être considéré comme un des grands ateliers des États-Unis.

Les locomotives de M. Norris ont un tender monté sur 8 roues; ainsi le poids de la machine et de son tender est également réparti sur les rails. Ces locomotives peuvent être livrées à raison de 38,000 francs toutes complètes, et mises à bord d'un bâtiment en destination pour un des ports de l'Europe. En livrant ses machines, M. Norris prend l'engagement de les tenir en bon état de réparation, à raison de 3,000 francs par an, pour 10 ans, à condition qu'on emploiera exclusivement un conducteur qu'il enverra avec la machine pour en prendre soin; le bon usage d'une machine dépendant beaucoup des connaissances pratiques de son conducteur.

L'établissement de M. Baldwin, de Philadelphie, est aussi avantageusement connu par la bonne fabrication de ses machines. Il construit des machines à 6 roues et de 11 tonnes de poids proportionnellement réparti sur les 6 roues, qui sont toutes motrices; ce qui donne à ces machines une très-grande facilité

pour passer sur des courbes de très-petit rayon.

Baltimore possède aussi, sous la direction de M. Ross Winan, un établissement remarquable, et d'où sortent des machines et des waggons de grandes forces. Les locomotives de ces ateliers sont montées sur 8 roues motrices; elles pèsent 19 tonneaux.

Le New-Jersey et le New-York ont leurs établissements pour la fabrication des locomotives; celui de Patterson est en grande réputation.

Enfin, dans le Massachusetts, les usines de Lowell ont acquis une certaine célébrité par la bonté des matériaux et le fini des machines.

Les locomotives américaines, dans les circonstances ordinaires et sur les chemins de fer américains, exigent de 3,000 à 4,000 francs de réparation par an, et peuvent durer 10 ans, à raison d'un service annuel de 7,000 à 8,000 lieues, à une vitesse de 8 à 10 lieues à l'heure, et pour des convois de voyageurs.

Les locomotives anglaises sont à peu près dans les mêmes conditions de service annuel.

Les voitures pour les voyageurs ont pareillement reçu des améliorations qui caractérisent le génie et les mœurs des Américains. Ces voitures ont de 10 mètres 36 centimètres à 12 mètres de longueur, sur 2 mètres 75 centimètres de largeur : elles sont divisées en deux compartiments, laissent un passage libre à la circulation dans le sens de la longueur, au milieu; un cabinet séparé est réservé aux femmes; les hommes peuvent se procurer des rafraîchissements à un petit comptoir préparé pour cet effet. Dans le même convoi,

les voitures communiquent entre elles par un petit pont volant qui permet à un voyageur de se rendre d'une extrémité à l'autre; de cette manière, un voyageur est libre d'aller s'asseoir auprès de qui bon lui semble, et de changer de nouveau de place. Un Américain s'arrangerait peu de notre mode de voyager, à place permanente, dans une voiture étroite et sous clef; il lui semblerait qu'il manque d'air et qu'il étouffe.

Chacune des voitures est montée sur 8 roues accouplées 4 par 4; les 4 roues de l'avant ne sont séparées des 4 de l'arrière que juste ce qu'il faut pour ne pas gêner leur mouvement. Ces voitures sont très-solides; elles peuvent contenir 60 personnes, et coûtent 14,000 francs mises à bord.

MM. Belts, Pusey et Horland, de Wilmington (Delaware), sont les constructeurs les plus renommés pour ces sortes de voitures.

Entre Philadelphie et Baltimore il se fait régulièrement des convois de nuit, pour lesquels ces voitures sont en usage : 200 et 300 voyageurs se rendent ainsi d'une ville à l'autre au milieu de la nuit, pouvant prendre du repos dans une espèce de fauteuil à la Voltaire qui permet d'accoter la tête et de rester isolé de son voisin, sans le gêner ou en être gêné.

Les waggons pour le transport des charbons ont un poids intrinsèque de 1 tonne 3/4 et prennent un chargement de 3 tonnes 1/2, ce qui porte leurs poids total à 5 tonnes 1/4.

La durée des roues de ces waggons est portée aujour-

d'hui à 6 et 8 ans au lieu de 4, par l'emploi de lard au lieu d'huile, pendant 8 mois de l'année, pour le graissage. Ainsi les dépenses pour cet objet, portées à 25 p. 100 du coût, ne sont plus que de 12 1/2 à 15 p. 100.

Les Américains calculent la perte de l'emploi utile du matériel, c'est-à-dire du nombre de chariots ou waggons retenus dans les ateliers par suite de réparations, et du nombre de voitures surnuméraires, à 20 ou 25 p. 100 en sus de la valeur du matériel de transport.

Les frais d'exploitation d'un chemin de fer, aux États-Unis, sont estimés à 2 *francs* 48 *centimes par kilomètre parcouru* ou à 2 francs 35 centimes, non compris l'intérêt du capital. — Ceux d'exploitation et de l'entretien du chemin sont estimés, par an et par kilomètre, de 11 à 13,000 francs.

De même que l'expérience a prouvé que les courts trajets étaient moins avantageux que des services plus prolongés pour les machines et les dépenses de traction, de même aussi on a observé que l'uniformité de charge pour les convois est plus favorable à l'usage des rail-ways. Ainsi, en général, la construction des rail-ways, dans les districts houillers, est plus avantageuse que dans toutes autres localités.

Tarif des chemins américains.

Les tarifs américains ne sont réglés que par la concurrence et les intérêts mêmes des revenus qui géné-

ralement croissent en raison de l'abaissement du prix des transports.

La taxe du prix du transport ne peut jamais être réglée à l'ouverture d'un chemin ; il faut généralement attendre que le mouvement des voyageurs et des marchandises se soit régularisé.

On a observé que le nombre des voyageurs a toujours quadruplé immédiatement après l'ouverture des chemins de fer, et que sur tous les points où on les a établis, ils ont absolument produit des revenus pour couvrir au moins leurs frais d'exploitation.

Le prix ordinaire du transport des voyageurs est, par personne et par kilomètre. . . . . centimes.	12, 5
En y comprenant la nourriture.	16
Le prix moyen du transport des marchandises ordinaires est, par tonne et par kilomètre.	20
En Pensylvanie, il est de.	28
De New-York à Boston, transport par bateau à vapeur et chemin de fer.	10
Dans le Massachusetts.	20
Sur le chemin de fer de Baltimore à l'Ohio.	15
En Géorgie.	20
Les marchandises encombrantes sont soumises à un autre tarif.	
Sur les routes ordinaires, le transport des voyageurs est, par kilomètre.	22
Le transport des marchandises par tonne.	53
Id. Id. sur routes à barrières.	40

Avant de terminer ce chapitre je dirai un mot sur la considération financière qui se place naturellement à la suite de cet exposé des travaux de canalisation et de chemin de fer achevés jusqu'à ce jour aux États-Unis. Les Américains ont employé, dans ces travaux, près de 500,000,000 de francs qui constituent en

grande partie le montant de la dette publique américaine et pour laquelle ils éprouvent dans ce moment quelques difficultés relatives au payement de l'intérêt.

D'abordje ferai observer que ces difficultés de payement ne peuvent être que momentanées; car, d'ici à 5 ans, les voies de communication aux États-Unis, mais principalement les rail-ways, rendront de 10 à 12 p. 100; et il est évident que, quant à leur application utile, leur construction, leur exploitation et leur administration, nous entrons dans une nouvelle ère qui, certes, devra rendre ces voies rapides de communication de beaucoup supérieures et préférables aux moyens connus jusqu'à ce jour. Dès lors les capitaux ne trouveront point de placements plus sûrs, plus avantageux, que dans ces sortes d'entreprises.

Ensuite, cet embarras momentané ne provient pas du mauvais emploi des fonds ou de l'état improductif des travaux, mais bien de l'influence d'une crise financière amenée par un abus du sytème d'escompte si inconsidérément consenti par les législateurs des États. Cette crise était inévitable, elle était due au vice originel des banques, et ne pouvait être extirpée de la société que par un abus tel qu'il a été porté dans ces derniers temps.

Je ne sais si je me trompe, mais je crois que l'Angleterre, avec son luxe artificiel, n'est pas éloignée d'éprouver la même réaction financière. Mais alors quelle différence entre les conditions d'existence de ces deux pays!

Enfin si certaines obligations américaines n'ont point été remplies à leur échéance, c'est que, dans bien des cas, les législateurs avaient compté sur les engagements onéreux contractés par des banques lors de l'obtention de leurs chartres ou droits d'escompte ; cette prime ou *bonus* devait être appliquée par les États à servir les intérêts des sommes empruntées sous leur garantie. Les banques ayant manqué à faire leurs versements, les États se trouvèrent sans moyens immédiats pour satisfaire à leurs engagements. Dans cette situation il ne restait plus aux Américains d'autres alternatives que de se taxer pour faire honneur à leur crédit, en attendant la rentrée de fonds par l'action naturelle des transports effectués sur leurs voies de communication. C'est l'initiative qu'ont prise quelques États, exemple de bonne foi et de fidélité qui ne peut manquer d'être suivi par tous les États dans les mêmes circonstances, car il n'y a point de société possible sans crédit, et de crédit sans la stricte satisfaction aux engagements.

Du reste, les Américains ont entre leurs mains tous les moyens de satisfaire, en très-peu de temps, à leurs obligations financières; et, pour ne donner qu'un seul exemple, si parmi tous les États de l'Union nous citons l'État de Pensylvanie, dont la dette, pour les travaux publics, s'élève à 180,000,000 de francs, dont l'intérêt annuel est de 9,000,000, nous trouvons que les ressources de cet État, dont la population est de 1,784,000 âmes sur un territoire de 11,396,000 hectares, sont :

Valeur des immeubles.	1,500,000,000 fr.
Id. produits minéraux et agricoles.	800,000,000

Ainsi la dette publique s'élève à environ 3 p. 100 de la valeur des immeubles offerts en garantie du payement des intérêts de cet emprunt! Certes, cette situation n'a rien de bien alarmant.

Enfin si, en considérant la dette entière des États-Unis, on la compare à celle de la Grande-Bretagne, on trouve une différence bien sensible entre les situations financières de ces deux pays : l'un offre en effet et donne réellement pour garantie matérielle de sa dette son sol avec sa fertilité intarissable, l'industrie croissante de ses actifs habitants, et tous les travaux exécutés avec ces emprunts, travaux qui, de fait, sont devenus les premiers instruments, les outils, en quelque façon, de la production entre les mains des Américains.

Or, rien ne peut s'opposer, en dernière analyse, à ce que la terre américaine soit fertile et à ce que les canaux et les chemins de fer américains aient d'immenses produits à transporter, pour subvenir aux besoins mêmes de la population, car il faut que les 18,000,000 d'habitants qui occupent aujourd'hui ce sol vivent et soient laborieux suivant les exigences de leur nature qui les a rendus aussi grands consommateurs que producteurs. Dans un temps très-rapproché, par conséquent, cette terre pourra rapporter quatre fois plus qu'aujourd'hui, et les voies de transport auront, par suite, quatre fois plus à transporter : c'est-à-dire que si, dès à présent, elles rapportent 5, 6 et 7 p. 100, avant 5 ans elles devront rendre au

moins le double ; les revenus publics trouveront donc dans ces voies les agents les plus directs de leur accroissement, et la fortune publique la source la plus sûre de sa prospérité.

Mais, je le demande, quelle garantie peut-on demander à la Grande-Bretagne pour le payement de l'intérêt de son énorme dette ? Quelques centaines de bâtiments de guerre qui soutiennent sa vanité, qui chaque année tombent de plus en plus en poussière ; des manufactures qui ont porté loin, il est vrai, la puissance industrielle de ce peuple, mais qui, aujourd'hui, regorgent de leurs produits et laissent périr de faim les millions de prolétaires qui ont contribué de leur sueur à enrichir quelques têtes privilégiées ; enfin une terre à laquelle on a fait rendre tout ce qu'elle pouvait donner par l'art et le travail, et qui, seule, ne peut plus suffire à faire vivre ses habitants.

D'un côté je vois *abondance* et *espoir ;* de l'autre *misère* et *désespoir !*

CHAPITRE XI.

DE LA DÉFENSE NATIONALE.

ARMÉE RÉGULIÈRE.

Force numérique de l'armée américaine. — Son accroissement, suivant les besoins, peut toujours être décrété par le congrès. — Corps des officiers, son instruction, sa tenue, son caractère distinctif. — La loi ne pourvoit point aux retraites. — Mode de recrutement. — Distance qui sépare le corps des sous officiers de celui des officiers. — Régime des garnisons, des campements des troupes fédérales. — L'autorité municipale toujours supérieure et respectée dans ses prérogatives. — Aucun corps de troupe ne peut stationner sur le territoire d'un État sans en avoir obtenu la permission préalable des autorités locales.

Les Américains n'entretiennent sur pied qu'une armée régulière extrêmement faible comparativement à l'immensité de leur territoire, à l'étendue de leurs frontières et à leur rang comme nation. Ils n'ont que le nombre d'hommes strictement nécessaire pour tenir en état leurs fortifications, préserver leur frontière de l'intérieur contre les incursions des Indiens, et faire respecter leurs droits sur celle du Canada. Cet état de choses ne provient pas du manque d'esprit militaire chez eux, mais bien de leur attachement à leurs institutions démocratiques, et de cette conviction acquise par la pratique de la liberté que l'esprit de subordination, si nécessaire pour retenir une nom-

breuse armée régulière sous les armes, est incompatible avec la liberté, et en est le premier et le plus dangereux ennemi.

Ils n'ont donc sous les armes et à la solde de l'État qu'environ 12,000 à 13,000 hommes, qui se recrutent par enrôlement volontaire. (Voir pour l'organisation et la composition de l'armée américaine, Ire partie, chap. VII, de mon dernier ouvrage sur la Démocratie aux États-Unis.)

Les Américains ne reconnaissent pas la conscription, seul mode cependant équitable, rationnel, et capable de donner au pays une force armée nationale susceptible de s'élever au plus haut point possible de patriotisme et de dévouement. Cette loi, que la France doit à la république, et qui est basée sur les plus sublimes principes de justice et de nationalité, consacre l'obligation, pour tous les citoyens sans exception, de concourir à la défense de la patrie : elle est donc éminemment démocratique; néanmoins elle n'a pas encore été appliquée, aux États-Unis, au recrutement de l'armée régulière : c'est que la susceptibilité démocratique américaine s'effrayerait de l'influence que pourrait gagner un chef militaire sur ses subordonnés, et de l'usage qu'il pourait en faire contre les institutions.

Néanmoins, suivant moi, c'est une faute grave que les législateurs américains ont commise, que d'avoir négligé de reconnaître au moins, dans les lois organiques de leur pays, le principe de la conscription; ils auraient dû l'admettre, modifié, il est vrai, d'après

les répugnances nationales à tout service imposé et de longue durée, suivant les exigences de leur position insulaire et si éloignée de toute invasion par des corps de troupes un peu considérables. En agissant ainsi, ils auraient fait acte de sagesse, de patriotisme et de justice; ils auraient enfin été d'accord avec eux-mêmes et leurs sages institutions.

Toutefois les Américains reconnaissent l'utilité du système de conscription, quant au service de leurs milices citoyennes; et l'effectif de l'armée régulière peut toujours être porté au contingent nécessaire, suivant les circonstances : c'est le gouvernement général qui est chargé de ce devoir par l'organe de la législature nationale. Ainsi, dans des occasions récentes, le président des États-Unis a été autorisé à porter l'armée régulière de 12,000 hommes à 50,000 hommes, lorsque, suivant son jugement, les besoins du pays l'exigeraient.

Aussi est-ce d'après ces prévisions que l'armée a reçu une organisation qui permet, avec les mêmes cadres, de doubler promptement son effectif.

Le corps des officiers américains, quoique peu nombreux, est remarquable par son instruction militaire, son caractère moral, son esprit de discipline, son sentiment d'honneur et son patriotisme; il est entièrement composé d'hommes qui sortent de l'école nationale militaire de West-Point (voir la description de cette école, administration, études, etc., dans l'ouvrage précédemment cité); attachés par conséquent à la vie militaire par goût et non par besoin ou comme res-

source unique que leur offre la société, ils partagent toutes les passions que cette carrière fait naître dans un pays où les postes avancés qu'occupent les États-Unis sur leur frontière de terre, au milieu des nations indigènes, présentent toujours une activité, un intérêt, des hasards qui font le charme et constituent l'essence de la vie militaire. Ils prennent donc un esprit à eux; ils appartiennent à une même famille, soumis aux mêmes dangers, aux mêmes privations, aux mêmes joies; vivant des mêmes espérances, leur dévouement à la patrie ne trouve en eux d'autres émotions rivales que celles de leur respect pour la loi civile qui constitue le bonheur, la prospérité, la grandeur de leur commune patrie.

Mais ce qui distingue particulièrement l'officier américain, c'est qu'en entrant dans l'armée il ne rompt pas entièrement tous les liens qui l'attachaient à la vie civile. Dans le fait, il n'en sort même pas pour toujours; car souvent, après quelques années de service militaire, il trouve un certain intérêt à y rentrer. Je ne sais combien d'officiers, mes anciens compagnons d'armes en Amérique, j'ai vus rentrer ainsi dans la vie civile active. Ce n'était point par dégoût ou par lassitude que ces hommes quittaient le service militaire; c'était pour défendre de nouveaux intérêts dans les luttes législatives, ou pour satisfaire des vues ambitieuses que la carrière civile seule pouvait seconder. Mais toujours, et dans tous ces cas, l'armée était sûre de trouver dans ses anciens membres les mêmes témoignages d'intérêt et d'estime dont ils

avaient puisé les sentiments à la même source, celle de la famille militaire.

L'officier américain ne croit pas avoir pris pied dans une sphère supérieure à celle qu'il occupait au sein de la société civile en gagnant ses grades dans l'armée; car quoiqu'il reçoive directement du président, avec l'assentiment du sénat, son diplôme, qui peut lui être retiré au bon plaisir du chef de l'État, il n'ignore pas néanmoins qu'au-dessus de la volonté du président se trouve la volonté nationale formulée par des élections qui exercent un contrôle direct sur toutes les branches et les services administratifs, et que ce même chef de l'État est soumis comme lui-même à la loi suprême du pays, celle du suffrage.

Le sentiment qui anime alors l'officier américain, c'est que son rang, comme membre d'un corps discipliné et sur lequel la société a constamment ses regards fixés, lui impose une conduite plus sévère, plus digne, en quelque façon; l'uniforme qu'il porte, de même que l'habit austère de l'homme d'église, donne à celui qui en est revêtu un cachet, un dehors particuliers.

Du reste, la position de l'officier américain est assurée; et comme le grade confère peu d'avantages, en compensation, le législateur américain a trouvé juste d'en assurer la jouissance à celui qui l'occupe. Ainsi l'officier reste sur les cadres effectifs de l'armée tant qu'il conserve ses facultés; car, aux États-Unis, on ne connaît pas plus le principe des retraites pour les services militaires que pour les services civils :

les officiers américains conservent donc leur emploi et les émoluments qui y sont attachés jusqu'à la fin de leur carrière. On pourvoit généreusement aux besoins des officiers ou soldats devenus invalides au service de l'État. (Voyez à ce sujet mon dernier ouvrage.)

L'armée américaine n'a point à redouter l'influence d'une longue paix sur les habitudes de corps et d'esprit de ses officiers, car leur vie militaire se passe dans un service très-actif, qui les rend très-propres à la guerre ; accoutumés à de longues marches, sous les divers climats de leur immense pays, toujours tenus en haleine par un ennemi agile et vigilant sur la frontière où ils passent les trois quarts de leur vie, ils conservent le goût des armes, de l'activité et des hasards qui s'y rattachent.

Mais un des vices les plus marquants de l'organisation de l'armée américaine, c'est que par le mode d'enrôlement mis en usage, elle se recrute en général d'hommes qui, comme travailleurs ou engagés intelligents, auraient pu gagner, dans la vie civile, un salaire beaucoup plus élevé que celui que leur assure le service militaire ; il faut donc, en général, que ces hommes soient entachés d'une infériorité morale qui les rend peu propres à une vie utile et laborieuse. Par suite, on est obligé de racheter par la sévérité de la discipline ce qui manque par les mœurs et la composition même des soldats ; aussi, ce qui aurait peut-être droit d'étonner, c'est qu'il n'y a pas de troupes dont l'aspect et la physionomie inerte et impassible

contraste plus singulièrement avec le caractère national.

L'adoption de la loi de conscription ferait raison de ce vice et de cette anomalie entre les mœurs militaires et civiles des Américains, et il est à regretter que les mœurs américaines, leur esprit d'indépendance, la juste appréciation qu'ils donnent au temps et à ce qu'il peut rapporter lorsqu'ils sont entièrement libres de leur action, s'opposent à la réalisation d'un engagement militaire de quelque durée.

L'Américain ne consent à se départir de cette règle générale de toute sa vie que dans le cas où la patrie en danger fait appel à toute son énergie; dans ce cas, il sait prendre sa place dans les rangs de l'armée et suppléer par sa rare activité, son intelligence, son impétuosité, à ce qui lui manque en discipline.

Un autre vice non moins marquant de la composition de l'armée américaine, c'est celui qui isole complétement le corps de sous-officiers du corps des officiers. Cet état de choses, emprunté des Anglais, n'est point reconnu, il est vrai, par les lois qui régissent l'avancement dans l'armée américaine; mais l'opinion, l'habitude, qui souvent sont plus fortes que les lois, élèvent une barrière insurmontable entre le sous-officier et l'officier. Le corps des sous-officiers occupe une position inerte entre le soldat et l'officier, il sert d'intermédiaire aux rapports que les besoins du service exigent.

Je rappellerai toutefois que l'armée régulière joue un très-faible rôle dans l'organisation politique des

États-Unis; en temps de paix, son occupation se réduit à vivre échelonnée sur la frontière de l'intérieur pour veiller à la protection des avant-postes et maintenir les fortifications de la côte en bon état d'entretien.

Ainsi la plus grande partie de ces troupes vit entièrement en dehors de la société américaine; cependant, comme la garde des arsenaux militaires est conférée à des troupes fédérales, il en résulte que des hommes soumis à la loi martiale vivent près des villes et au milieu de la société où la loi civile seule est en vigueur. Ce rapport entre le civil et le militaire est toujours sans inconvénient, tout est prévu : la loi commune pour tout le monde, la loi martiale pour les troupes fédérales dans la juridiction même et dans les limites de la propriété nationale.

Ainsi rien ne s'oppose à ce que l'armée ou une partie de l'armée ne puisse résider dans le lieu où se tient le congrès, ou dans les villes où siége la législature de chaque État : car les États-Unis ont une faible garnison préposée à la garde d'un arsenal militaire dans Washington même, ils en ont une pareillement à Francfort près de Philadelphie, et qui fait aujourd'hui partie de cette ville par suite de l'accroissement de la population de ses faubourgs. Enfin, à New-York, à la Nouvelle-Orléans, des troupes fédérales sont pareillement casernées dans des propriétés nationales.

Mais jamais, aux États-Unis, un corps de troupes quelconque ne pourrait s'arrêter ou camper sur un terrain relevant de la juridiction d'une ville ou d'un

État particulier, sans en avoir préalablement reçu la permission des autorités civiles compétentes.

En résumé, on peut établir en principe que jusqu'ici les États-Unis ni aucuns États particuliers n'ont éprouvé la nécessité de passer des lois répressives d'aucun despotisme militaire.

Aux États-Unis tout citoyen est armé et comprend qu'il est le gardien de ses droits personnels contre toute tentative ou agression d'un ennemi du dehors. Mais, lorsqu'il est appelé à la défense de ses droits comme citoyen, la seule arme dont alors il croit devoir faire usage, c'est celle du suffrage.

CHAPITRE XII.

DE LA DÉFENSE NATIONALE.

LA MILICE.

La milice, le principal élément de la défense nationale. — Aptitude spéciale des Américains pour la guerre défensive. — Force numérique de la milice. — Aucune loi de l'État ne défend les rassemblements de troupes sur le lieu des élections. — Les lois réservent aux citoyens l'action libre de leurs droits électoraux.

« La meilleure muraille d'une ville, disait Agésilas, c'est sa population. » « Les meilleurs défenseurs des libertés d'un pays, de ses institutions, de son indépendance, disent les Américains, c'est la milice citoyenne. » C'est qu'en effet dans un pays véritablement libre, tout citoyen doit être soldat, tout soldat, citoyen. La défense du sol doit reposer non-seulement sur les armées régulières, mais surtout sur les milices citoyennes. Or la nation américaine, par ses institutions politiques, se trouve composée de citoyens animés d'un esprit national et de l'ardent désir de conserver sa liberté ; elle est donc forte : les ressources de la guerre entre les mains d'une pareille nation sont immenses ; car, lorsqu'elle fait appel aux armes pour défendre ses droits, son indépendance, son honneur, elle se lève en masse comme un seul homme, et de-

vient dès lors toute-puissante par l'unité de son action.

Les milices citoyennes sont donc pour les Américains le principal élément de la force publique. Dans leur système de défense, l'armée régulière forme l'avant-garde, et les milices constituent une réserve puissante, sur l'active coopération de laquelle reposent les destinées du pays. Aussi dans le problème de la défense du sol américain, les données ont toujours été, pour ceux qui se sont préoccupés de sa solution, de procurer toutes les facilités pour concentrer, par les voies les plus promptes, sur des positions fortes, les plus grandes masses possibles de milices citoyennes autour des points les plus vulnérables du territoire. C'est d'après ces principes que New-York, la métropole du commerce américain sur l'Atlantique, et la Nouvelle-Orléans, à l'embouchure de l'immense Mississipi, ont été fortifiées. On a pu voir, dans le chapitre où j'ai traité le sujet des voies de communication, que plus de 200,000 combattants peuvent être concentrés sur ces points en quelques heures, soit au moyen des chemins de fer, soit au moyen de la navigation et de la vapeur.

Cependant, il faut le reconnaître, on ne peut attendre de ces soldats improvisés la même obéissance aveugle, minutieuse, résignée et toujours égale des troupes régulières, disciplinées; leur éducation, comme leur composition, diffère essentiellement; mais ce qui leur manque en esprit de subordination, qui fait la force de nos armées européennes, le patriotisme,

cette noble ardeur que donne la liberté, et par-dessus tout cette juste appréciation de lui-même, rendent au milicien américain un immense avantage; car alors son intelligence a toute la vigueur nécessaire pour s'élever à la hauteur des difficultés et des éventualités de la guerre.

Le milicien américain ne conserve pas moins un très-grand avantage sur le soldat européen dans ses aptitudes physiques pour les fatigues de la guerre; accoutumé à manier un cheval dès son enfance, à faire de longues marches à pied, à nager, à camper, à chasser, dans ses voyages ou dans l'exploration de terres lointaines, à peine peuplées, en partie incultes, à travers des rochers, des marais, des rivières, des forêts sauvages, sous divers climats, aussi variés que ceux de l'Europe et de l'Afrique, son tempérament vigoureux est devenu actif et hardi, autant que son esprit est pénétrant et sagace.

Ainsi les Américains ont toutes les qualités voulues pour faire d'excellents soldats; leurs intérêts et leurs goûts les écartent, il est vrai, de la guerre; mais, par leurs habitudes physiques et morales, par leurs vues spéculatives et aventureuses, ils sont préparés à la bien faire. Et quoique la guerre soit un fléau réel qu'ils cherchent à éloigner autant qu'il est en leur pouvoir, ils ne la redoutent cependant pas; car ils savent qu'elle ne peut tourner qu'à leur avantage en leur assurant la victoire sur leurs ennemis et en contribuant tout particulièrement à les avancer comme nation dans la voie de toutes les améliorations sociales.

Je crois donc sincèrement, d'après mes connaissances personnelles de toutes les ressources que la nation américaine possède tant en moyens naturels que dans ceux qu'elle a eu la sagesse de préparer à l'avance, que cette nation est toute prête à déjouer les projets qu'une audacieuse rivale pourrait avoir combinés contre elle pour l'arrêter dans sa carrière de prospérité et paralyser sinon détruire la puissante concurrence que lui fait son industrie sur les marchés qu'elle avait seule approvisionnés. Mais je crois également que l'esprit démocratique du peuple américain, entaché du vice d'insouciance inhérent à sa nation, fera toujours qu'au début d'une guerre, il sera réellement peu préparé à résister aux attaques vives d'un ennemi puissant et audacieux, qui, en quelques jours, au moyen de la vapeur, pourrait fondre inopinément sur un des points de son immense littoral, pour y porter le feu et la désolation. Mais le peuple américain ne saurait se laisser abattre par un premier revers; car les chances pour lui augmenteront toujours avec la durée même de la guerre.

Sans doute la guerre peut faire du mal au commerce, détruire quelques industries, réduire en cendre quelques villages, désoler quelques parties de la côte; mais, par cela même, elle réveillera l'esprit lentement irritable de la masse des Américains; et lorsqu'ils auront une fois souffert les vicissitudes du premier choc d'un ennemi vainqueur et brutal, alors la nation entière s'ébranlera jusqu'à son centre; alors les belliqueuses milices des États occidentaux rivali-

seront avec celles de la Nouvelle-Angleterre et du Sud, dans l'achèvement de choses prodigieuses au nom de la liberté, pour la défense de leurs propriétés et de leurs institutions.

Et d'ailleurs l'Américain n'ignore pas la vérité que le passé s'est chargé du reste de lui démontrer : « Que les peuples libres ne peuvent prétendre à la paix lorsqu'une fois ils ont rompu avec leurs ennemis, mais à la victoire. » Il sait donc qu'il doit toujours être préparé à pousser le combat jusqu'à cette issue pour laquelle il trouve en lui et autour de lui tant de chances favorables.

Je crois inutile d'entrer ici dans de nouveaux détails sur la composition matérielle de la milice, ayant traité ce sujet dans mon précédent ouvrage sur la démocratie ; mais j'ajouterai que, d'après de nouveaux renseignements officiels obtenus par le recensement de 1840, l'effectif de cette force, réellement nationale, s'élevait à plus d'*un million et demi* d'hommes armés ! C'est là, en vérité, une puissance et une ressource formidable pour la défense des institutions américaines ; car il ne faut pas oublier qu'une arme à feu entre les mains des Américains n'est point, comme dans celles des Européens, un moyen de bruit plutôt que d'effet : tout projectile lancé par un Américain est presque toujours fatal, car il a pour habitude de retenir son feu jusqu'à ce qu'il soit sûr de l'objet mis en joue, sa vie de chasseur lui ayant appris de bonne heure le prix d'une charge.

Jusqu'ici les lois américaines sur les milices se sont

bornées à obliger tous les citoyens valides de constater par leur présence sous les armes, pendant quatre jours, à des inspections annuelles, de leurs dispositions à remplir le plus important des devoirs; mais aucune loi n'a pu être encore adoptée relativement à leur organisation uniforme, à leur instruction, à leur discipline. Néanmoins, à ces inspections, un million et demi d'hommes ne manque jamais de se présenter avec leurs armes et leur fourniment en bon état : ce qui n'empêche pas les compagnies volontaires, dont chaque État possède un très-grand nombre, de se réunir fréquemment dans les principales villes des bords de l'Atlantique, pour s'y livrer aux divers exercices des tirailleurs et de l'artilleur.

Aucune loi n'interdit la réunion de troupes sur un point du territoire où se fait une élection; mais quelques États ont jugé nécessaire de défendre par des lois la réunion des milices les jours d'élection. L'objet de ces lois s'explique du reste facilement : « Aux États-Unis tout citoyen jugé capable de porter les armes est électeur; » le législateur américain n'a donc pas voulu priver les citoyens d'exercer le premier et le plus sacré de leurs droits, celui du suffrage, en leur imposant pour ce jour-là de nouveaux devoirs à remplir.

En résumé, je pense avoir suffisamment démontré, par l'ensemble des documents renfermés dans les chapitres précédents, que le gouvernement américain a constamment porté, sinon depuis son origine, du moins depuis plus d'un quart de siècle, toute son énergie sur la défense nationale, sur la prospérité

intérieure et sur la répartition de la justice. Tant que ces objets continuéront d'appeler l'attention de la nation, on ne doit rien appréhender des partis, de leur collision ou de leurs vains efforts pour affaiblir la marche de l'ordre public et la prospérité de la république. La discussion de ces divers objets faisant appel au bon sens et à l'opinion du peuple, toujours opposés aux vues étroites des individus et aux déclamations ou demandes exagérées des partis, devient une nouvelle garantie, par le fait, d'une sage législation. Et d'ailleurs les mesures nécessaires pour atteindre cet objet national sont, ainsi que je l'ai fait voir, reliées entre elles, agissent simultanément et souvent sont les mêmes.

Concluons donc que les moyens préparés pour repousser une invasion concourent puissamment au maintien de la paix intérieure, en assurant le bonheur et la prospérité de la nation, et que les lois faites pour garantir les droits et les libertés des citoyens favorisent l'accroissement de la population et le commerce.

Heureux pays, où les hommes et leurs actes peuvent ainsi, sous la même influence, concourir au maintien de leurs institutions, sauvegarde de leur prospérité!

CHAPITRE XIII.

DU SENTIMENT DE CONQUÊTE CHEZ L'AMÉRICAIN.

Origine de la société américaine ; influence de la race anglo-saxonne sur les divers éléments dont elle se compose. — Esprit d'empiétement qui la caractérise. — Son activité extraordinaire exige qu'elle puisse s'étendre.

Dans la politique des peuples, les questions d'avenir ne se résolvent pas directement d'après des principes arrêtés et préconcertés à l'avance. La Providence a son influence légitime; elle pousse le plus souvent les nations dans des voies dont elle seule connaît les termes, tandis que les peuples eux-mêmes peuvent à peine les soupçonner.

Néanmoins, il est toujours possible d'apprécier quelles sont les tendances d'un peuple d'après son origine, ses antécédents, ses institutions politiques, sa forme sociale, et surtout d'après les besoins qu'il est obligé de satisfaire comme constituant son existence en corps de nation.

L'origine des Américains est suffisamment connue; elle a été d'ailleurs développée de nouveau dans le premier volume de cet ouvrage : elle est anglaise. Le corps de la société américaine est donc de race anglo-saxonne, dans laquelle sont venues se fondre des races

ibériennes, scandinaves, françaises, celtes, etc. Sans doute, ces races ont apporté avec elles les mœurs, les habitudes, les religions de leur origine distincte; mais toutes ont bientôt subi le joug de la majorité, c'est-à-dire que celle-ci, qui était anglaise, leur a transmis ses sentiments, ses impressions, ses vues, sa manière de comprendre l'ordre social et de contribuer à la marche, au progrès de la société par le levier tout-puissant des intérêts individuels.

Ainsi, sur plusieurs points des États-Unis, on retrouve un nombre d'Allemands assez considérable et influent pour avoir des organes publics de leurs intérêts dans leur propre langue; on compte, par exemple, 38 journaux publiés en allemand aux États-Unis. Mais ces Allemands sont complétement américanisés quant à leurs idées de droit, de propriété, de liberté; ils n'ont retenu de leur origine que leur idiome, qui même à la seconde génération s'efface et disparaît presque toujours; leurs habitudes plus sobres, plus laborieuses, plus parcimonieuses.

Dans la Louisiane, cette dernière des colonies françaises en Amérique, le nombre des Français d'origine et de langue est encore assez considérable; mais néanmoins déjà ils parlent à peine français; leur caractère a complétement changé; devenus graves comme leurs concitoyens de race anglo-saxonne, ils songent sérieusement aux intérêts individuels, et sont fortement attachés aux institutions américaines, auxquelles ils doivent leur bonheur, leur prospérité, leur puissance.

Ainsi, on le voit, c'est l'esprit de la race anglo-saxonne qui domine; or les antécédents de cette race sont parfaitement connus dans le monde entier.

En Amérique, l'esprit d'empiétement, d'envahissement, qui caractérise cette race a soumis à sa domination, en moins d'un siècle, tout cet immense territoire que d'autres nations, avec autant de droits qu'elle, avaient précédemment colonisé et établi.

Dans le précis historique au commencement de cet ouvrage, le lecteur aura pu apprécier par quels moyens l'omnipotence anglaise était enfin parvenue à couvrir tout le continent; l'influence des mœurs politiques et religieuses des premiers habitants; comment chaque progrès de la nouvelle société anglo-américaine avait été marqué par des actes d'envahissement qu'avait amenés l'accroissement de puissance de cette même société; comment enfin le besoin de s'étendre s'est identifié avec l'existence même de la société américaine, et est devenu, de fait, une nécessité pour le maintien de la démocratie.

Deux choses paraissent également indispensables au repos et au succès des républiques américaines : il faut qu'elles puissent s'étendre, et qu'elles trouvent un aliment, un débouché à leur prodigieuse capacité productive, à leur industrie!

Tels sont les besoins de la nation américaine, besoins qu'elle doit à son origine anglaise, mais que sa position géographique et ses institutions politiques ont contribué à développer.

La position géographique des États-Unis a donné

en effet à la nation américaine d'immenses avantages pour le commerce; prospère et heureuse par l'agriculture, qui est la source de tous ses biens, elle n'est riche cependant que par ses échanges. L'étendue, la variété et la fertilité de son sol la placent au premier rang des nations agricoles; mais l'immensité de son littoral, en lui donnant accès à toutes les parties du globe, la met également au premier rang comme nation commerçante et maritime. Aussi voit-on sa marine pénétrer dans toutes les mers, et assurer des marchés aux produits de son industrie partout où elle peut trouver un échange avantageux.

Le génie américain a su approprier à un seul et même but, celui d'acquérir des richesses, cette double position d'agriculteur et de commerçant; et s'il est vrai que les nations poursuivent, comme les individus, leur but favori et leur objet principal par des voies différentes et avec des moyens différents, il est vrai aussi qu'elles arrivent au même résultat.

Ne doit-on pas conclure dès lors, de l'origine et de la tendance de la société américaine, que les États-Unis marchent à la domination et à l'empiétement d'après les principes du commerce, et que, tout en cherchant à accumuler des richesses pour eux, ils gagnent un ascendant marqué à l'extérieur?

CHAPITRE XIV.

DU CLIMAT DES ÉTATS-UNIS.

Causes qui concourent à rendre le climat des États-Unis tempéré. — Observations météorologiques exécutées par ordre du département médical de l'armée. — Résultats qu'elles constatent. — Trois climats bien distincts aux États-Unis, suivant trois grandes divisions territoriales correspondantes du littoral, de l'intérieur et des bords des grands lacs. — Le nombre des jours clairs et couverts suit la même division. — Quantité d'eau tombée. — Tableau des températures moyennes aux États-Unis. — Théorie des ouragans, tempêtes, par le professeur Espy.

Le climat d'un pays influe au moins autant que sa configuration physique sur le caractère de ses habitants, leur esprit et leur tendance industriels, l'espèce d'industrie qui peut s'y développer, enfin sur le mouvement des populations. On nous saura donc gré de dire ici quelque chose sur le climat des États-Unis.

La position géographique du continent américain assure au climat des États-Unis une température moyenne, favorable au plus grand développement possible des facultés physiques et intellectuelles de l'homme.

Diverses causes tendent à assurer cet heureux résultat; la première, c'est la présence du courant du golfe (*gulf stream*), sur le littoral de l'Atlantique, qui apporte avec lui une masse d'air chaud et humide qui, inces-

samment renouvelé, exerce une puissante influence pour modifier la température des terres. Ce courant, qui longe les côtes depuis le cap des Florides jusqu'au banc de Terre-Neuve, devient aussi un puissant agent pour combattre l'effet de masses de glaces flottantes qui sortent de la baie de Baffin. Sans cet heureux phénomène naturel, le littoral des États-Unis serait, une grande partie de l'année, sous l'influence glaciale des frimas du Nord.

Une seconde cause, non moins importante et qui contribue également à rendre le climat des États-Unis tempéré et salubre, c'est l'admirable système hydrographique de cette partie du nouveau monde, présentant un immense développement de côtes baignées par l'Atlantique, une espèce de mer intérieure d'eau douce au nord-ouest, évaluée contenir la moitié des eaux douces du globe, et des fleuves, des rivières, dont les eaux courantes arrosent et vivifient toutes les parties de ce vaste territoire sans y créer de ces marais insalubres tels que le travail de l'homme ne puisse rendre à la culture.

Une troisième cause, enfin, qui concourt à rendre le climat des États-Unis tempéré, c'est l'absence de montagnes assez élevées pour y entretenir des neiges perpétuelles. L'Union est traversée du nord-est au sud-ouest par une chaîne de montagnes dont la hauteur moyenne ne dépasse pas 1,000 mètres.

Pour apprécier, autant que possible, la valeur de ces données générales, il était nécessaire de comparer entre elles un certain nombre d'observations météoro-

logiques faites sur divers points du vaste territoire des États-Unis; c'est ce qu'a cherché à établir le département médical de l'armée, en faisant exécuter aux divers postes militaires où les troupes fédérales tiennent garnison, une série d'observations sur la température réelle, la direction des vents, et la quantité des jours clairs ou couverts de l'année.

Ce travail météorologique, commencé par les soins du chirurgien en chef Lovell, a été continué par son habile successeur, M. Thomas Lawson, qui a fait imprimer tout dernièrement le résultat de ses observations sous la forme de tableaux.

Les divers postes auxquels ces observations ont été faites sont compris entre 27° 57′ et 46° 39′ de latitude boréale, et entre 67° 34′ et 95° 43′ de longitude ouest de Greenwich, embrassant, par conséquent, une étendue de territoire de 18° 40′ de latitude et de 25° 39′ de longitude.

Voici les résultats que j'ai été à même d'en déduire.

Les États-Unis possèdent trois climats très-distincts que déterminent trois grandes divisions territoriales susceptibles de nouvelles subdivisions ou zones, suivant les causes physiques qui peuvent exercer une certaine influence atmosphérique.

Ces trois grandes divisions sont : celles du nord, du milieu et du sud; celle du nord s'étend depuis le point extrême nord de la frontière jusqu'à 39° de latitude. Ce qui la caractérise éminemment, c'est que la température moyenne y est comparativement peu

élevée. Celle du milieu est comprise entre 39° et 35°, et offre le phénomène d'une très-grande irrégularité dans sa température, variant assez brusquement de l'extrême froid à l'extrême chaud. Enfin la troisième division, celle du sud, s'étend depuis 35° jusqu'à 25°, près du cap Sable des Florides. Dans cette division, le climat a une température *excessive* et très-élevée.

La plus grande variété de climats se trouve dans la première division. En effet, le long du littoral de la Nouvelle-Angleterre, le voisinage de la mer n'a pas seulement pour effet de rapprocher les points extrêmes de la température des saisons froides ou chaudes, mais encore il augmente notablement la température moyenne. Puis, en avançant vers l'intérieur des terres, les variations de température sont et plus brusques et plus fortes, et, par suite, deviennent *excessives* dans les deux extrémités.

Il a été également constaté que la présence des grands lacs, dans le Nord-Ouest, exerçait une influence non moins marquée que celle de la mer sur les variations et les intensités du climat : ainsi, dans le voisinage des lacs, on retrouve, à une très-faible différence près, le même climat que sous le littoral ; mais au delà de la limite à laquelle ces mers intérieures peuvent exercer leur influence, on retrouve les mêmes alternatives de température *excessive*.

Il est vrai que la masse d'eau que présente la Méditerranée américaine avec son débouché naturel, le Saint-Laurent, est quelque chose de remarquable.

Ainsi le bassin du Saint-Laurent seul a déjà une superficie d'environ 103,560,000 hectares dont 24,336,600 hectares sont occupés par les eaux sur un développement de plus de 800 lieues, depuis la tête du lac Supérieur jusqu'au golfe Saint-Laurent : c'est donc une surface qui couvrirait près de la moitié du territoire de la France ! Il n'est donc point étonnant qu'une si grande masse d'eau puisse exercer une influence directe sur le climat des pays environnants.

Je passerai maintenant à donner quelques résultats des tableaux précités sur le climat de la première division.

A Augusta, dans l'État du Maine, et situé sur le Penobscot, près de l'Atlantique, et par 43° 21′ de latitude, la température moyenne pendant les années 1819, 1820, 1821, 1822 et 1823, calculée à l'aide de la combinaison des *maxima* et des *minima* journaliers, a été de + 7° 80 centigrades : le thermomètre s'est abaissé à — 29° 45 et s'est élevé à + 55°, présentant ainsi 64° 45 de variation entre les deux points extrêmes.

Au poste du fort Crawford, situé par la même latitude, par conséquent dans la même division, mais dans l'intérieur des terres et loin de l'influence des lacs (le fort Crawford est élevé à l'embouchure du Wisconsin dans le Mississipi), la température moyenne a été de + 9° 45 : le thermomètre s'est abaissé de — 30° 00, et s'est élevé de + 35° 56, présentant ainsi 65° 56 de variation entre les deux points extrêmes.

Ainsi, pendant ces cinq années d'observations, l

température moyenne de l'année a été, à l'Ouest, dans l'intérieur des terres, de 0° 65 plus élevée qu'à l'Est, sur les bords de la mer, et la variation du thermomètre a été de 1° 11 plus grande.

En comparant une série d'observations faites sur le climat des bords des lacs et celui de l'intérieur des terres, j'ai trouvé les résultats suivants :

Au poste militaire du fort Brady, situé près des chutes de Sainte-Marie, entre les lacs Supérieur et Michigan, par 46° 39′ de latitude, la température moyenne de l'année a été de + 7° 78 : pendant l'hiver, — 7° 23 ; pendant le printemps, + 5° 10 ; pendant l'été, + 17° 78′ ; enfin, pendant l'automne, + 10°.

Au fort Snelling, situé aux chutes de Saint-Antoine, sur le Mississipi, et par 44° 53′ de latitude, en dehors, par conséquent, de l'influence des lacs, et 1° 86′ plus au nord que le précédent poste, la température moyenne de l'année a été de + 5° 00, 2° 78 par conséquent moins élevée que sur les bords des lacs. La température moyenne pendant l'hiver a été de — 7° 78, ou 55 plus basse que sur les bords des lacs. Au printemps, la température moyenne a été de + 9°, ou 4° plus élevée dans l'intérieur des terres. Enfin, pendant l'été, la température moyenne a été de + 23° 90, ou de 6° 12 plus élevée que sur les bords des lacs ; et pendant l'automne de + 11° 11, ou 1° 11 plus élevée que sur les bords des lacs.

De la comparaison entre des observations faites à New-London, dans le Connecticut, sur les bords de

la mer, et à West-Point, école militaire de l'Union, sur les bords de l'Hudson, dans l'État de New-York, et à 25 ou 30 lieues environ dans l'intérieur des terres, il résulte la série de faits suivants :

La température moyenne a été :

En hiver,	à West-Point, de.	+ 1° 11
»	à New-London.	+ 1° 67
Au printemps,	à West-Point.	+ 11° 11
»	à New-London.	+ 10° 83
En été,	à West-Point.	+ 22° 23
»	à New-London.	+ 21° 67
En automne,	à West-Point.	+ 11° 67
»	à New-London.	+ 13° 34

Résultats qui s'accordent avec ceux précédemment consignés et confirment ainsi en quelque sorte la loi générale sur l'influence qu'exerce le voisinage des eaux sur les divers climats d'un pays.

Du reste, toutes les observations qui précèdent établissent très-distinctement l'existence de trois climats différents, ou zones, dans lesquels les températures suivent des lois différentes, savoir : celle du littoral, celle de l'intérieur des terres, enfin celle des bords des lacs.

Les saisons ne se distinguent pas moins, dans ces trois zones, par le nombre respectif de jours clairs ou couverts dans l'année que par le degré de température et la direction des vents qui y dominent. Cependant le trait caractéristique du climat en général aux États-Unis, c'est que le nombre des jours clairs y domine de beaucoup dans toutes les zones celui des jours

couverts, et il est extrêmement rare qu'on y soit privé de la vue du soleil plus de trois jours, sans que cette circonstance soit regardée comme un phénomène atmosphérique.

Ainsi il a été constaté par une série d'observations faites dans diverses localités, que, sur le littoral, la proportion annuelle de beaux jours était de 202 sur 365; dans les autres régions, de 240; que sur les bords de l'Atlantique, la proportion des jours couverts ou nébuleux était de 108, et dans l'intérieur de 77; que le nombre des jours pluvieux était de 45 sur les bords de l'Atlantique, et de 31 dans l'intérieur; enfin qu'il tombait de la neige pendant 9 jours sur les bords de l'Atlantique, et pendant 16 dans l'intérieur.

Du reste, ces proportions ne sont point accidentelles; elles sont au contraire en harmonie avec les principes et les lois atmosphériques; car la quantité annuelle de pluie devant dépendre de la quantité de vaporisation qui a lieu dans le même temps, celle-ci doit nécessairement augmenter, d'après la loi générale, à mesure que l'on s'approche de l'équateur, et, par suite, la pluie doit être plus abondante là où la température moyenne mensuelle est la plus élevée. Or, comme cette plus grande quantité de pluie, dans les régions maritimes et méridionales, tombe généralement à une époque déterminée et dans un temps très-court comparativement aux régions plus froides, le nombre annuel de jours sans pluie, particulièrement dans l'intérieur, doit être augmenté proportionnellement; tandis que, dans les régions maritimes froides

ou tempérées, telles que celles des États-Unis sur la plus grande partie de son littoral, des résultats différents doivent nécessairement arriver. Ainsi, quoique les pluies soient moins abondantes dans ces régions que dans des régions plus chaudes, elles n'en sont pas moins plus fréquentes ; seulement la quantité d'eau tombée est plus petite : ce qui explique pourquoi, sur la côte de la Nouvelle-Angleterre, le nombre de jours pluvieux ou nébuleux est le double de celui des régions sèches et froides au delà des lacs.

M. de Humboldt a établi ainsi qu'il suit la proportion de pluie qui tombe sur chacune des latitudes désignées :

A 0°.	96	pouces d'eau.
A 19°.	80	id.
A 45°.	29	id.
A 69°.	17	id.

Du reste, la marche des vents et leur plus ou moins de durée dans certaines directions, ont, pour certaines localités, une très-grande influence sur la quantité de pluie qui tombe pendant l'année. Ainsi il a été observé que la constance de certaines aires de vents à souffler dans une direction contribuait à maintenir la même proportion uniforme de pluie tombante, et cette circonstance résulte de ce que la direction des vents dépend de causes générales, telles que l'inclinaison du soleil, la configuration de la côte et la position géographique des continents avoisinant.

Enfin, si on compare le climat du littoral de l'At-

lantique avec celui de l'intérieur du pays, au delà de la zone d'influence des grands lacs, on est frappé des différences qui caractérisent les saisons dans l'une ou l'autre de ces régions, et de l'influence qu'elles exercent sur l'économie animale et sur le règne végétal; car, ainsi que l'a si justement remarqué le savant M. de Humboldt, « un été d'une chaleur régulière ou uniforme développe moins activement l'action de la végétation que le passage brusque d'une saison très-froide à une saison très-chaude. »

On a établi une comparaison entre une série d'observations faites à un poste militaire situé dans la zone des lacs, le fort Brady, près du saut de Sainte-Marie, par 45° 39′ de latitude, et une autre faite à un poste situé hors de la zone des lacs, le fort Snelling, au confluent de la rivière Saint-Pierre et du Mississipi, par 44° 53′ de latitude, par conséquent 1° 86′ plus au midi que le premier point d'observation; et on est arrivé aux résultats suivants :

La température moyenne annuelle,			sur les lacs, a été de	+ 5° 56
»	»	»	dans les terres. . .	+ 7° 78
»	»	de l'hiver,	sur les lacs. . . .	— 6° 67
»	»	»	dans les terres. . .	— 8° 34
»	»	du printemps,	sur les lacs. . . .	+ 4° 45
»	»	»	dans les terres. . .	+ 7° 78
»	»	de l'été,	sur les lacs. . . .	+ 17° 25
»	»	»	dans les terres. . .	+ 22° 78
»	»	de l'automne,	sur les lacs. . . .	+ 7° 78
»	»	»	dans les terres. . .	+ 9° 45

Ainsi, quoique la latitude du poste sur les lacs soit de 1° 86′ plus au nord que celle du poste dans l'inté-

rieur des terres, et que la température moyenne annuelle soit de 2° 22 plus basse sur les lacs que dans les terres, néanmoins la température moyenne en hiver a été de 1° 67 *plus haute;* celle du printemps, de 3° 33 *plus basse;* celle de l'été, de 5° 53 *plus basse;* enfin celle de l'automne, de 1° 67 *plus basse* que celle des saisons correspondantes au poste dans l'intérieur des terres.

Dans la zone des lacs, les vents de nord-ouest dominent; dans l'intérieur des terres, ce sont les vents d'ouest : ainsi, sur les lacs, le vent de nord-ouest a soufflé pendant 72 jours dans l'année; dans l'intérieur des terres, le vent d'ouest, 108 jours. Les vents prévalants ensuite ont été ceux du sud-ouest, qui ont soufflé pendant 60 jours sur les lacs, et pendant 72 jours au poste dans l'intérieur des terres.

Sur les bords de l'Atlantique, dans les environs de Boston, le vent du sud domine; ensuite le sud-ouest, le nord-ouest, enfin l'ouest.

Dans l'intérieur des terres, et loin de l'influence des eaux, par 35° 47' de latitude, le vent de sud-est a dominé; il a soufflé 200 jours sur 300.

Le nombre des beaux jours dans l'année sur les lacs a été, sur 3 années d'observation, de 117, et de 215 dans l'intérieur des terres; les jours nébuleux ont été pareillement sur les lacs de 127; dans l'intérieur des terres, 73. Il y a eu 63 jours pluvieux sur les lacs, et 46 dans l'intérieur des terres; enfin il est tombé de la neige pendant 45 jours sur les lacs, et

29 seulement dans l'intérieur des terres, pendant l'année.

Ainsi, sur les bords des lacs ou dans leur zone, le nombre des jours couverts est plus grand que celui des jours clairs; dans les terres, au contraire, ce sont les jours clairs qui l'emportent sur les temps couverts. Il a été également observé que la proportion des jours couverts était beaucoup plus grande sur les lacs que sur les bords de l'Atlantique.

Les observations météorologiques faites au Canada, dans la Nouvelle-Écosse, à la Nouvelle-Brunswick et à Terre-Neuve, s'accordent avec les résultats atmosphériques que je viens de consigner.

Au Canada le climat éprouve des changements si brusques, qu'on y a vu le mercure tomber à Québec, en 12 heures, de 39° centigrades. Le froid commence dans cette province en novembre et dure jusqu'en mai, temps pendant lequel la terre est couverte de neige sur plus de 1 mètre de profondeur. Le froid devient si intense dans cette contrée par les vents du nord-est, que le mercure se congèle dans le thermomètre et cesse de servir à faire des observations. Pendant l'hiver, le froid y varie de 0° à — 34° 24 au-dessous de zéro.

Sous la latitude du Canada, les saisons ne se succèdent pas par un passage graduel comme dans des climats plus tempérés. En juin, juillet et août, la chaleur atteint souvent 35° au-dessus de zéro, et est alors beaucoup plus accablante que dans les Antilles.

Des observations faites à Montréal ont présenté

pour température moyenne de l'année + 4° 45. Février est le mois de l'année où la température est la plus basse; la moyenne dans ce mois a été de — 11° 67, et la plus basse — 28° 34. Juillet est le mois des plus grandes chaleurs; la moyenne pendant ce mois a été de + 22° 23; mais le thermomètre s'est élevé jusqu'à 35°. Dans cette année d'observation, le vent d'ouest a soufflé 189 jours; l'est, 46 jours; le nord, 65 jours, et le sud, 55 jours. Il est tombé dans l'année 15 pouces 20-100 d'eau.

Le climat de la Nouvelle-Écosse diffère de celui du Canada, quoique cependant ces deux provinces se trouvent sous la même latitude. Cette différence provient principalement de la position insulaire de la Nouvelle-Écosse, du nombre de ses lacs, qui, à certaines époques, couvrent une grande portion du sol par leur débordement. On a remarqué que le thermomètre s'y élevait rarement au-dessus de 31° 11 en été, et ne s'y abaissait qu'à — 21° 11, ou — 22° 78 au-dessous de zéro en hiver.

Le climat de Terre-Neuve ressemble beaucoup à celui de la Nouvelle-Écosse; cependant, comme les côtes de cette province sont exposées à recevoir des glaces flottantes provenant de la baie de Baffin et de l'Hudson, les étés y sont moins chauds, plus courts et, de plus, sujets à de brusques variations de température.

Ce même phénomène atteint quelquefois les côtes de la Nouvelle-Angleterre jusqu'au cap Cod.

Aux États-Unis, le climat se modifie considérable-

ment à mesure qu'on approche du littoral le plus méridional ; les saisons passent alors imperceptiblement de l'une à l'autre.

Ainsi, par 44° 53′ de latitude, dans l'intérieur des terres et dans la zone septentrionale, au fort Snelling, sur le Mississipi, la différence entre les deux températures moyennes des mois les plus froids et les plus chauds est de 34° 40 ; à la Nouvelle-Orléans, par 29° 57′ de latitude, cette différence n'est plus que de 29° ; et à la baie de Tampa, sur le golfe du Mexique, par 27° 57′ de latitude, cette différence n'est plus que de 19° 81. Mais il est juste de faire observer ici que le territoire des Florides jouit d'un climat exceptionnel et d'un printemps presque perpétuel ; jamais la végétation n'est arrêtée, et on peut aussi bien se baigner dans les eaux courantes de cette contrée en hiver qu'en été. C'est, sans contredit, le climat le plus délicieux et le plus salubre que j'aie connu dans cette latitude.

Des observations faites à la Nouvelle-Orléans, pendant 3 années, ont présenté les résultats suivants :

Température moyenne de l'année.		+ 19° 45
Différence entre les plus grands froids et les plus grandes chaleurs.		29° 48
Température moyenne de l'hiver.		+ 11° 67
» » du printemps.		+ 19° 45
» » de l'été.		+ 26° 67
» » de l'automne.		+ 8° 34
Température plus élevée. . . .	+ 31° 67	
» plus basse. . . .	— 1° 67	
Différence. . . .	33° 34	

Sur ces 3 années d'observations il y a eu, en moyenne, 219 jours clairs dans l'année, 92 jours couverts et 39 jours pluvieux, qui ont fourni 50 pouces d'eau en moyenne.

En hiver, les vents du nord et du nord-ouest dominent; au printemps, ceux du sud-ouest et du sud; en été, le sud-ouest et le sud-est; enfin, en automne, le nord et le nord-est.

Dans les États de l'Ouest, compris dans la division ou zone du milieu, et situés dans la vallée du Mississipi, les observations météorologiques ont produit les résultats suivants :

Température moyenne en hiver.	. . . . .	+ 0° 50
» » au printemps.	. . . . .	+ 9° 45
» » en été.	. . . . .	+ 20° 50
» » en automne.	. . . . .	+ 12° 78

La quantité d'eau tombée dans l'année a fourni 40 pouces; les vents du sud-ouest ont dominé.

La température moyenne de l'année varie sur divers points de cette zone et dans cette vallée de + 10° 90 à 14°.

En général, le climat des pays compris dans la vallée du Mississipi est beaucoup plus tempéré et plus uniforme que hors de ce grand bassin, et cela s'explique par les vents régnant plus constamment du sud et sud-ouest, qui, remontant ce bassin à une grande hauteur, apportent avec eux l'heureuse influence de leur température chaude et humide.

Sous ce point de vue, la vallée du Mississipi est grandement favorisée : la végétation y commence plus

tôt et y finit plus tard que hors de ce bassin, sous les mêmes latitudes. Aussi cette circonstance ajoutée à la fertilité de ses terres qui sont des plus riches alluvions, et aux facilités qu'offre ce fleuve magnifique pour les transports, a-t-elle déterminé vers les rives de ce fleuve et de ses tributaires un mouvement d'émigration vraiment surprenant ; on compte en ce moment plus de 8,000,000 d'habitants dans ce bassin où, il y a un siècle et demi, l'homme rouge était seul et unique maître des lieux !

Le bassin du Mississipi forme la grande région centrale des États-Unis : cette plaine est comprise entre les chaînes des Alleghanys ou Appalaches et des montagnes Rocheuses ; elle a plus de 800,000,000 d'hectares d'étendue ; sa pente générale, à partir des sources des deux grands fleuves qui l'arrosent jusqu'au golfe du Mexique, est presque insensible ; mais ce qui la caractérise davantage, c'est, sans contredit, le nombre et l'étendue des rivières navigables qui viennent toutes se rendre dans le Mississipi, comme dans un réservoir commun, pour s'écouler vers le golfe du Mexique par un seul débouché.

A l'est du Mississipi, les terres sont boisées, et présentent comparativement peu de prairies ; à l'ouest, au contraire, les plaines ou grandes prairies sans presque de parties boisées sont très-fréquentes : ces plaines ont de 400 à 600 kilomètres de largeur (100 à 150 lieues).

Tableau de la température moyenne du climat des États-Unis, d'après les observations faites aux principaux postes militaires de l'Union.

	DÉSIGNATION DES POSTES OU LES OBSERVATIONS ONT ÉTÉ FAITES.	Latitude.	Longitud.	Nombre d'années.	Température moyenne de l'année.
1	Au saut de Sainte-Marie, décharge du lac Supérieur	46° 39	84° 43	6	5°
2	Cantonnement Hancock, sur la rivière Sainte-Croix (Maine)	46° 10	67° 50	2	5°
3	Fort Snelling, au confluent du lac St.-Pierre et du Mississipi	44° 53	93° 08	10	7° 23
4	Plattsburg, sur le L. Champlain	44° 41	73° 26	1	8° 34
5	Fort Howard, baie Verte, L. Michigan	44° 40	87°	9	7° 23
6	Sackett's Harbour, L. Ontario	43° 57	76° 04	1	9° 45
7	Portland (Maine)	43° 38	70° 18	5	7° 78
8	Portsmouth (New-Hampshire)	43° 04	70° 49	4	8° 34
9	Newport (Rhode-Island)	41° 30	71° 18	10	10° 56
10	West-Point (New-York)	41° 22	73° 57	4	11° 11
11	Pittsburgh (Pensylvanie)	40° 26	80° 02	1	12° 23
12	Fort Mifflin, près de Philadelphie	39° 51	75° 12	2	12° 78
13	Washington	38° 53	76° 55	8	13° 90
14	Fort Monroe, Hamptonbay (Virginie)	37° 02	76° 12	5	16° 14
15	Fort Gibson, sur la R. Arkansas (Arkansas)	35° 47	95° 10	5	17° 23
16	Augusta, sur la R. Savannah, en Géorgie	33° 28	81° 53	5	18° 89
17	Charleston (Caroline du Sud)	32° 42	79° 56	3	17° 78
18	Fort Jesup, près de la R. Sabine (Louisiane)	31° 30	93° 47	8	20° 00
19	Fernandina, embouchure de la R. Ste-Marie	30° 40	81° 37	2	21° 11
20	Pensacola (Floride)	30° 24	87° 14	7	20° 50
21	Nouvelle-Orléans	29° 57	90° 14	1	22° 23
22	Sainte-Augustine (Floride)	29° 50	81° 27	4	22° 23
23	Cantonnement Brooke, baie de Tampa (Floride)	27° 57	82° 35	5	22° 78

RÉSUMÉ COMPARATIF

d'Observations faites au moyen du baromètre, pendant quatre années sur quelques points du continent américain.

A Hudson (Ohio), latitude 41° 14' 40" N., hauteur moyenne corrigée.	30° 054
A Montréal (Canada).	29° 989
A New-York (N.-Y.).	29° 977
A Québec (Canada).	29° 919

A Hudson, dans l'Ohio, la pression moyenne de l'atmosphère a été plus grande en automne qu'au printemps.

A Montréal, elle a été plus grande également en automne, mais plus faible en été.

Dans l'Ohio, le printemps est la saison la plus sèche, et avril le mois de plus grande sécheresse. L'hiver est la saison la plus humide, et décembre le mois de plus grande humidité. Il est tombé annuellement 34° 635 pouces en moyenne, dans cette région, sur trois années d'observations, parmi lesquelles l'année 1838 a été remarquable par son extrême sécheresse. Dans une série d'années ordinaires, la moyenne de pluie tombée par an peut être portée à 36 pouces, ce qui correspond à la moyenne pour l'État de New-York.

Les renseignements qui précèdent sont loin sans doute d'être complets et de pouvoir dès lors satis-

faire la science et l'économie sur l'important sujet du climat de l'Amérique du Nord. Il est évident qu'avant de généraliser l'explication des phénomènes atmosphériques on désirerait pouvoir s'appuyer sur des séries d'observations faites simultanément, à divers points de ce vaste continent, avec des instruments d'une égale perfection, et d'après des méthodes régulières et uniformes. Sans doute la science et l'économie même de l'homme auraient beaucoup à gagner d'un pareil travail au moyen du baromètre, du thermomètre, de l'hygromètre et surtout de l'anémomètre, principalement depuis l'admirable explication donnée par M. le professeur Espy, savant américain, sur la théorie physique des phénomènes aériens connus sous les noms de *tornado*, trombe, ouragans, *storms*. Néanmoins les renseignements dus au zèle et aux connaissances scientifiques du corps médical de l'armée américaine sont précieux dès ce moment, en ce qu'ils jettent un jour nouveau sur les divers climats des États-Unis, et qu'ils prouvent combien ils sont favorables au développement physique, industriel et intellectuel de l'homme dans cette partie du nouveau monde.

En résumé, j'ai la conviction personnelle que les savants américains s'efforceront de répondre à l'honorable appel fait au nom de la science par MM. Arago, Pouillet et Robinet, dans leur intéressant rapport sur les beaux travaux météorologiques de M. Espy, et qu'ils contribueront largement à agrandir la sphère de la science, et à cimenter ainsi plus étroitement le pacte

social qui doit unir toutes les parties civilisées du globe.

Déjà le gouvernement américain a montré qu'il savait apprécier la part qu'il est appelé à fournir dans le tribut que toute nation civilisée doit à la science, en faisant exécuter un premier travail géographique et hydrographique, qui devra rendre les États-Unis complétement indépendants de l'Europe pour les connaissances nautiques et géographiques de son propre continent. Cette tâche importante, confiée aux mains habiles de M. Hasseler (1), un des astronomes les plus distingués de cette époque, a déjà fait de très-grands progrès, et très-prochainement on doit espérer que le public pourra jouir de ce beau travail, du moins, et en premier lieu, quant à la partie la plus intéressante du littoral américain.

Espérons qu'un gouvernement aussi éclairé, et si directement émané du peuple, fera encore davantage pour répondre à ce qu'on est en droit d'attendre d'une des nations les plus intelligentes du monde, si intéressée d'ailleurs par ses habitudes commerciales à asseoir ses mouvements sur des vérités immuables. La nation américaine doit réclamer de ses législateurs l'érection d'un observatoire; aujourd'hui cet établissement public est une nécessité, un complément obligé de l'indépendance politique que la nation a déjà si

(1) Ce beau travail hydrographique exige maintenant la création d'un dépôt de cartes maritimes, établissement aussi nécessaire et indispensable que celui des cartes et plans du dépôt de la guerre pour les opérations militaires.

glorieusement conquise, et qu'elle doit savoir conserver en se maintenant à la hauteur des connaissances des phénomènes célestes, qui seuls peuvent servir de base certaine aux calculs des hommes ici-bas.

CHAPITRE XV.

DE LA POPULATION AUX ÉTATS-UNIS.

Marche que suit l'accroissement de population : 1° chez les blancs ; 2° chez les noirs libres ; 3° chez les noirs esclaves ; 4° chez les noirs esclaves ou libres ; 5° sur l'ensemble de ces diverses classifications. — Résumé comparatif de la population des blancs et des noirs, et celle des blancs et des noirs esclaves, depuis 1800 jusqu'à 1840. — Tableau de la population des États-Unis par classes, par sexes, et par États. — Conclusions qui en découlent. — Tableau de l'accroissement de la population blanche, par État. — Idem, de la population noire libre, par État. — Idem, de la population esclave. — — Id., de la population absolue. — Conclusion de ces tableaux. — Tableau de la proportion des noirs libres ou esclaves par rapport aux blancs. — Conclusion de ce tableau. — Tableau de la population des principales villes de l'Union. — Tableau de la répartition de la population des États-Unis par âge.

Lorsqu'une nation a la sagesse d'asseoir la forme de son gouvernement sur *la liberté et la sécurité individuelles*, elle assure par cela même l'accroissement et l'industrie de ses membres sur des bases durables ; car elle a ainsi garanti la prospérité nationale, à laquelle la marche progressive de la population est si directement attachée. Dès lors la population devient la plus grande source de ses richesses, et contribue, par le nombre et le caractère des citoyens, à constituer sa puissance sociale.

Les sociétés partielles qui, plus tard, ont formé la nation américaine étaient imbues de cette grande vérité, et cela a été pour elles un bonheur de leurs si-

tuations particulières qu'elles ont pu la mettre en pratique. Entourant en effet leurs berceaux d'institutions libres, au milieu desquelles la liberté individuelle et la liberté de conscience étaient les principes dominants, elles ont pu grandir sous leur influence, et donner ainsi naissance à une société plus nombreuse, distinguée aujourd'hui par le nom glorieux de l'*Union américaine*. Depuis lors, nous avons vu cette nouvelle société, ainsi constituée sur les seuls principes de liberté et d'égalité, arriver à un degré de puissance sans exemple dans l'histoire des peuples anciens ou modernes. En moins de cinquante ans, sa population a quadruplé : l'Union américaine comptait à peine 4,000,000 d'habitants en 1790; maintenant sa population dépasse 17,000,000!

Tel est le résultat du concours extraordinaire des circonstances au milieu desquelles la nation américaine s'est trouvée placée d'une manière, pour ainsi dire, providentielle. Appelés à peupler une des parties du globe les plus favorables à la reproduction de l'homme, les Américains ont joui, en outre, de l'incalculable privilége de naître, croître et grandir loin des haines et des jalousies qui agitent constamment les sociétés européennes. Bien plus, celles-ci ont souvent, trop souvent contribué à développer cette nouvelle société en déversant sur elle le plus actif, le plus intelligent, le plus précieux de leur sang.

Mais la première, la principale cause de l'étonnante progression de la population américaine, c'est la forme de son gouvernement : ses institutions libres, son res-

pect pour la liberté individuelle. Sous ces heureux auspices, les populations d'Amérique ont pu s'étendre sans entraves, suivant leur goût, leur besoin, leur penchant, leur instinct, leur caprice; jamais elles n'ont été gênées en rien. Toujours l'habitant d'Amérique a pu trouver de lui-même la condition la plus favorable à ses dispositions individuelles, à son intérêt personnel. Or aucun système de lois, quelque sages et prévoyantes qu'elles soient, ne peut satisfaire aussi complétement à ces conditions sociales que *la liberté et la sécurité individuelles.*

En effet, là où l'homme trouve une situation qui lui présente tous les avantages désirables à son bien-être, là la population se porte, et, dans un temps comparativement très-court, elle doit arriver à peupler ce territoire du nombre d'habitants qu'il peut supporter facilement. Souvent même on voit les populations qui s'y établissent augmenter en dépit des circonstances fortuites qui pourraient ou devraient contrarier leur accroissement.

Ainsi le climat pestilentiel de la Nouvelle-Orléans, qui pèse périodiquement sur cette importante cité commerciale du Sud pendant trois et quatre mois (1), semblerait devoir restreindre l'accroissement de la population sur ce point; cependant le contraire est

(1) Pendant la saison où les eaux du Mississipi inondent le lac Pontchartrain, la température de la basse Louisiane est en général salubre; mais, depuis la fin de juin jusqu'à la fin de novembre, les eaux du fleuve s'étant retirées, les maladies sont fréquentes. La mortalité, à la Nouvelle Orléans, est, en général, dans la proportion de 20 à 100.

arrivé depuis que le territoire de la Louisiane fait partie de l'Union américaine. Ainsi la Nouvelle-Orléans, qui ne comptait en 1830 que 50,103 habitants, en avait 102,121 au recensement de 1840. La population de cette ville a par conséquent plus que doublé dans ces dix dernières années! Pourquoi un tel résultat sur un des points du territoire américain où la vie de l'homme est le plus exposée? Parce que les instincts providentiels de l'homme sont qu'il se portera toujours avec ardeur là où il y a des chances de succès, et pleine liberté d'agir sous la protection d'institutions politiques favorables à son bien-être matériel.

Examinons maintenant en détail la marche que l'accroissement de population a suivie depuis un demi-siècle, sous les auspices des avantages précités.

Et d'abord rappelons au lecteur ce qu'il sait déjà, que la population des États-Unis est divisée en deux castes : la blanche et la noire, la dernière composée d'hommes libres et d'esclaves. J'aurai donc à présenter pour ces trois divisions leur progression respective, ce que je pense rendre plus sensible par l'adjonction de tableaux composés sur le dernier recensement officiel de 1840.

1°. — ACCROISSEMENT DE LA POPULATION BLANCHE.

ANNÉES.	POPULATION.	ACCROISSEMENT.
1790	3,172,619	
1800	4,307,196	1,134,577; ou 35 8 pour cent.
1810	5,862,004	1,554,808; ou 36 1 »
1820	7,806,695	1,944,691; ou 33 2 »
1830	10,541,294	2,734,579; ou 35 »
1840	14,189,218	3,647,924; ou 34 6 »

2°. — ACCROISSEMENT DE LA POPULATION LIBRE DE COULEUR.

ANNÉES.	POPULATION.	ACCROISSEMENT.
1790	59,512	
1800	104,880	45,378; ou 76 2 pour cent.
1810	186,446	81,766; ou 76 8 »
1820	233,400	46,954; ou 25 1 »
1830	319,576	56,176; ou 24 »
1840	386,234	66,658; ou 20 8 »

3°. — ACCROISSEMENT DE LA POPULATION ESCLAVE.

ANNÉES.	POPULATION.	ACCROISSEMENT.
1790	697,696	
1800	896,849	199,153; ou 28 7 pour cent.
1810	1,191,364	294,515; ou 32 8 »
1820	1,538,036	336,672; ou 28 2 »
1830	2,009,040	471,004; ou 30 6 »
1840	2,487,151	478,111; ou 23 8 »

4o. — ACCROISSEMENT DE LA POPULATION NOIRE, LIBRE ET ESCLAVE.

ANNÉES.	POPULATION.	ACCROISSEMENT.
1790	757,208	
1800	1,001,729	246,521 ; ou 32 2 pour cent.
1810	1,377,810	376,081 ; ou 37 »
1820	1,771,436	393,626 ; ou 28 5 »
1830	2.328,616	557,180 ; ou 31 4 »
1840	2,873,385	544,769 ; ou 23 4 »

5o. — ACCROISSEMENT DE LA POPULATION ABSOLUE.

ANNÉES.	POPULATION.	ACCROISSEMENT.
1790	3,929,827	
1800	5,308,925	1 379,098 ; ou 35 pour cent.
1810	7,239,814	1,929,889 ; ou 36 3 »
1820	9,578,131	2,338,317 ; ou 32 3 »
1830	12,869,910	3,291,779 ; ou 34 3 »
1840	17.062,603	4,192,693 ; ou 32 5 »

Ces cinq tables offrent les intéressants résultats suivants : dans le premier on voit que l'accroissement de la population blanche a été très-uniforme depuis 1790, puisqu'il n'a jamais dépassé la proportion de 36,1 pour 100, et ne s'est jamais abaissé au-dessous de 33,2 pour 100. Le deuxième tableau montre que l'accroissement de la population libre de couleur a oscillé beaucoup; d'abord double de la proportion

d'accroissement de la population blanche dans les deux premières périodes décennales, il s'est tout à coup abaissé dans la dernière période de plus de 10 pour 100. Le troisième tableau montre que l'accroissement de la population esclave a peu varié de proportion pendant les quatre premières périodes décennales, mais qu'il a également tombé considérablement pendant la dernière période, où il n'a plus été que dans la proportion de 23,4 à 100. Le quatrième tableau montre que toute la population noire, libre et esclave, a oscillé beaucoup pendant les quatre premières périodes, et que dans la dernière la proportion s'est réduite de plus de 10 pour 100 sur les précédentes.

Il est vrai que c'est pendant cette même période, de 1830 à 1840, que la question de l'émancipation des esclaves a été le plus agitée, ce qui peut jusqu'à un certain point avoir influé sur cette réduction, et servir par conséquent à en expliquer la cause. Néanmoins d'autres circonstances ont dû matériellement contribuer à réduire ainsi la proportion d'accroissement de la race noire; c'est qu'en général les personnes de couleur libres préfèrent passer dans la province du Canada plutôt que d'habiter dans les États où même l'esclavage n'existe plus; car elles y retrouvent un préjugé de race plus fort peut-être dans ces États que dans ceux où l'esclavage existe encore : la race noire y reste en infériorité devant les hommes, quoiqu'elle ne le soit plus devant la loi, qui lui accorde des droits électoraux, et la met soi-disant au niveau de la race blanche.

Enfin un certain nombre d'esclaves a dû passer dans la nouvelle république du Texas, pour y fournir les bras nécessaires aux premiers défrichements de ce territoire.

Le cinquième tableau donne la proportion d'accroissement sur l'ensemble de toutes ces populations, et montre qu'elle est restée assez uniforme pendant les cinq périodes décennales qui ont servi de base à la comparaison établie : cette proportion a été, en moyenne, de 35 à 100 par période décennale, pendant les cinquante dernières années, accroissement énorme, et qui ne peut s'expliquer que par le concours de circonstances favorables au milieu desquelles la nation américaine se trouve placée, et dont les principales causes sont : un gouvernement fondé sur les vrais principes de la liberté, et la sécurité individuelle ; un territoire aussi étendu que riche en productions variées, où les moyens d'existence sont abondants et faciles, moyens peut-être les plus efficaces de tous pour augmenter la population d'un pays.

Cependant, ainsi que je l'ai déjà fait pressentir, l'Europe contribue chaque année pour une proportion assez notable à cet accroissement de puissance numérique de la nation américaine ; et on estime généralement à près de 100,000 individus le nombre d'émigrants qui viennent chaque année chercher un lieu de repos et de l'emploi pour leurs facultés productives.

En déduisant cette accession annuelle de population que l'Europe envoie en Amérique, l'accroisse-

ment de la nation américaine reste encore dans des proportions auxquelles rien de semblable ne peut être comparé en Europe. Ainsi cet accroissement serait plus du double de celui de la Russie, qui est le pays d'Europe où la population croît le plus vite; plus de trois fois celui de la France, et près de cinq fois celui de l'Europe en masse.

Enfin de ces cinq tableaux découle le résumé comparatif suivant, entre la proportion des blancs et des noirs, et celle des blancs et des noirs esclaves depuis 1800 jusqu'à 1840 inclusivement :

En 1800, il y avait	4 29	blancs pour un noir et	4 82	blancs pour un esclave.
En 1810	» 4 25	»	4 92	»
En 1820	» 4 20	»	5 07	»
En 1830	» 4 52	»	5 26	»
En 1838	» 4 93	»	5 70	»

Ainsi la proportion des blancs aux esclaves a été constamment en augmentant depuis 1800; celle des blancs sur la race noire, seulement depuis 1820.

J'indiquerai maintenant, dans un sixième tableau, la répartition de la population générale par classe, par sexe et par État, et sur l'ensemble des États-Unis.

6° — TABLEAU DE LA POPULATION DES ÉTATS

NOMS DES ÉTATS.	POPULATION BLANCHE.			POPULA
	Hommes.	Femmes.	Total.	Hommes.
Maine	252,989	247,449	500,438	720
New-Hampshire	139,004	145,032	284,036	248
Massachusetts	360,679	368,351	729,030	4,654
Rhode-Island	51,362	54,225	105,587	1,413
Connecticut	148,300	153,556	301,856	3,894
Vermont	146,378	144,840	291,218	364
New-York	1,207,357	1,171,533	2,378,890	23,809
New-Jersey	177,055	174,533	351,588	10,780
Pensylvanie	844,770	831,345	1,676,115	22,752
Delaware	29,259	29,302	58,561	8,626
Maryland	158,636	159,081	317,717	29,173
Virginie	371,223	369,745	740,968	23,818
Caroline du Nord	240,047	244,823	484,870	11,227
Caroline du Sud	130,496	128,588	259,084	3,864
Géorgie	210,534	197.161	407,695	1,374
Alabama	176.692	158,493	335,185	1,030
Mississipi	97,256	81,818	179,074	745
Louisiane	89,747	68,710	158,457	11,526
Tenessee	325,434	315,193	640,627	2,796
Kentucky	305,323	284,930	590,253	3,761
Ohio	775,360	726,762	1,502,122	8,740
Indiana	352,773	325,925	678,698	3,731
Illinois	255,235	217,019	472,254	1,876
Missouri	173,470	150,418	323,888	883
Arkansas	42,211	34,963	77,174	248
Michigan	143,395	98,165	241,560	393
Territoire de la Floride	16,456	11,487	27,943	398
Territoire de Wisconsin	18,757	11,992	30,749	101
Territoire d'Iowa	24,256	18,668	42,924	93
District de Colombie	14,822	15,835	30,657	3,453
L'Union	7,249,276	6,939,942	14,189,218	186,457

NIS, PAR CLASSE, PAR SEXE ET PAR ÉTAT.

E COULEUR LIBRE.		POPULATION DE COULEUR ESCLAVE.			POPULATION ABSOLUE.
Femmes.	Total.	Hommes.	Femmes.	Total.	
625	1,355	»	»	»	501,793
289	537	»	1	1	284,574
4,014	8,668	1	»	1	737,699
1,825	3,238	1	4	5	108,830
4,214	8,105	42	12	54	310,015
366	739	»	»	»	291,948
26,218	50,027	»	4	4	2,428,921
10,264	21,044	303	371	674	373,306
25,102	47,854	35	29	64	1,724,033
8,293	16,919	1,371	1,234	2,605	78,085
32,847	62,020	45,959	43,536	89,495	469,232
26,024	49,842	228,661	220,326	448,987	1,239,797
11,505	22,732	123,546	122,271	245,817	753,419
4,412	8,276	158,678	168,360	327,038	594,398
1,379	2,733	139,335	141,609	280,944	691,392
1,009	2,039	127,360	126,172	253,532	590,756
651	1,366	98,003	97,208	195,211	375,651
13,976	25,502	86,529	81,923	168,452	352,411
2,728	5,524	91,477	91,582	183,059	829,210
3,556	7,317	91,004	91,254	182,258	779,828
8,602	17,342	2	1	3	1,519,467
3,434	7,163	1	2	3	685,866
1,722	3,598	168	163	331	476,183
691	1,574	28,742	29,498	58,240	383,702
217	465	10,119	9,816	19,935	97,574
314	707	»	»	»	212,267
419	817	13,038	12,679	25,717	54,477
84	185	4	7	11	30,945
79	172	6	10	16	45,112
4,908	8,361	2,058	2,636	4,694	43,712
199,777	386,234	1,246,443	1,240,708	2,487,151	17,062,603

RÉCAPITULATION

Sur l'ensemble de la population des États-Unis.

POPULATION	HOMMES.	FEMMES.	ABSOLUES.
Blanche.....	7,249,276	6,939,942	14,189,218
De couleur libre.....	186.457	199,777	386,234
De couleur esclave.....	1,246,443	1,240,708	2,487,151
Absolue.....	8,682,176	8,380,427	17,062,603(1)

Ainsi ce tableau montre que les hommes et les femmes ne sont point également répartis entre les diverses parties de l'Union ; dans la Nouvelle-Angleterre, par exemple, les femmes sont en plus grand nombre que les hommes. La population totale des États de Maine, New-Hampshire, Massachusetts, Rhode-Island, Connecticut et Vermont, est de 2,234,859, divisée comme il suit :

Hommes.	1,110,046
Femmes.	1,124,813
Différence en faveur des femmes.	14,767

Par conséquent il y a 100 hommes pour 101 33 femmes.

Dans les États du Milieu, savoir : le New-York, le New-Jersey, la Pensylvanie et le Delaware, les hommes sont en nombre supérieur aux femmes. La po-

(1) Trente-sept noirs, provenant d'une prise espagnole sur les côtes de la Nouvelle-Angleterre, ont été portés dans ce tableau. Dans le treizième, ils ne sont plus compris, parce qu'ils n'appartiennent pas à la population des États-Unis.

pulation totale de ces États est de 4,604,345, divisée comme il suit :

Hommes.	2,326,117
Femmes.	2,278,228
Différence en faveur des hommes.	47,889

Par conséquent, il y a 100 hommes pour 77 90 femmes.

Dans les États du Sud, savoir : le Maryland, le district de Colombie, la Virginie, la Caroline du Nord, la Caroline du Sud, la Géorgie, l'Alabama, le Mississipi, la Louisiane et la Floride, le nombre des hommes est plus grand que celui des femmes. La population totale de ces États est de 5,165,245, divisée entre les deux sexes comme il suit :

Hommes.	2,615,654
Femmes.	2,549,591
Différence en faveur des hommes.	66,063

Par conséquent il y a dans ces Etats 100 hommes pour 97 51 femmes.

Dans les États de l'Ouest, savoir : le Tennessée, le Kentucky, l'Ohio, l'Indiana, l'Illinois, le Missouri, l'Arkansas, le Michigan et les territoires de Wisconsin et d'Iowa, les hommes sont beaucoup plus nombreux que les femmes. La population totale de ce quatrième fractionnement de l'Union est de 5,058,154, divisée comme il suit :

Hommes.	2,630,359
Femmes.	2,427,795
Différence en faveur des hommes.	202,564

Par conséquent il y a dans ces contrées 100 hommes pour 92 29 femmes.

Les États dans lesquels la population des femmes

est plus grande que celle des hommes sont : le New-Hampshire, le Massachusetts, le Rhode-Island, le Connecticut, le Maryland, la Caroline du Nord, la Caroline du Sud et le District fédéral. Dans le District fédéral, la proportion des femmes aux hommes est dans le rapport de 114,98 femmes à 100 hommes. La Caroline du Sud ainsi que le Massachusetts présentent immédiatement après la plus grande différence; celle de la Caroline du Sud étant de 8,322 femmes, et celle du Massachusetts de 7,033 femmes.

Parmi les États où la population des hommes l'emporte sur celle des femmes par une assez forte proportion, l'Ohio est le premier, et a 48,737 hommes de plus que de femmes; l'Illinois vient ensuite, où l'on compte 38,375 hommes de plus; ensuite New-York, où la différence en faveur des hommes est de 33,411; puis l'Indiana, la Louisiane, le Missouri, le Kentucky, etc.

Si on fait la même comparaison sur l'ensemble de chacune des populations des États-Unis, on trouve que la moyenne de la différence entre les deux sexes diminue sensiblement. En effet, en consultant la récapitulation pour l'ensemble de la population des États-Unis, qui accompagne cette table, on trouve, pour la population blanche :

Hommes.	7,249,276
Femmes.	6,939,042
Différence en faveur des hommes.	310,234

C'est-à-dire 100 hommes pour 95 73 femmes.

Et, pour la population de couleur :

Hommes	libres.	186,457	1,432,900
	esclaves.	1,246,443	
Femmes	libres.	199,777	1,440,485
	esclaves.	1,240,708	
Différence en faveur des femmes.			7,585

C'est-à-dire 100 53 femmes pour 100 hommes.

Maintenant, en prenant séparément la population de couleur libre, la différence entre les deux sexes établit une proportion de 107,13 femmes à 100 hommes ; dans la population de couleur esclave, le contraire arrive, le nombre des hommes est plus grand dans la proportion de 100 à 99,55 femmes.

Entre les États à esclaves de la Virginie et de la Caroline du Sud, on remarque une différence singulière : dans le dernier État, la proportion des femmes aux hommes est de 106,10 à 100 ; dans le premier, la proportion des hommes aux femmes est de 100 à 96,36.

En traitant le même sujet sur l'ensemble général de la population de l'Union, on arrive aux résultats suivants :

	Hommes.		Femmes.
Que le nombre des hommes est à celoi des femmes dans la proportion de.	100	à	96, 53
Dans la classe blanche, la proportion est de. . . .	100	à	95, 73
Dans la classe de couleur libre et esclave, elle est de.	100	à	102, 53
Dans la classe de couleor libre, elle est de. . . .	100	à	107, 13
Dans la classe de couleor esclave, elle est de. . . .	100	à	99, 53

Ainsi, dans la classe de couleur libre, le nombre des femmes est de beaucoup plus considérable que celui des hommes, et cela dans une proportion excep-

tionnelle à toute autre combinaison semblable, soit par État, soit par agglomération d'États composant une des grandes divisions géographiques du pays.

Les quatre tableaux qui suivent indiquent le mouvement de la population par État et par classe, et celle de la population absolue par État pour la dernière période décennale.

7°. — TABLEAU DE L'ACCROISSEMENT DE LA POPULATION BLANCHE, PAR ÉTAT.

NOMS DES ÉTATS.	1840.	1830.	ACCROISSEMENT.	
				0/0
Maine.	500,438	398,260	102,178 ou	25 6
New-Hampshire.....	284,036	268,721	15,315	5 7
Massachusetts.....	729,030	603,359	125,671	20 8
Rhode-Island.....	105,587	93,621	12,966	13 8
Connecticut.....	301,856	289,603	12,253	4 6
Vermont.....	291,218	279,776	11,442	4
New-York.....	2,378,890	1,869,061	509,829	27 3
New-Jersey.....	351,588	300,266	51,322	17
Pensylvanie.....	1,676,115	1,309,900	366,215	27 9
Delaware.....	58,561	57,601	960	1 6
Maryland.....	317,717	291,108	26,619	9
Virginie.....	740,968	694,300	46,668	6 7
Caroline du Nord.....	484,870	472,843	12,027	0 5
Caroline du Sud.....	259,084	257,863	1,221	2 5
Géorgie.....	407,695	296,806	110,889	37 3
Alabama.....	335,185	190,406	144,579	76
Mississipi.....	179,070	70,443	103,631	154 2
Louisiane.....	158,457	89,231	69,226	77 5
Tennessee.....	640,627	535,746	104,881	17 5
Kentucky.....	590,253	517,787	62,466	12
Ohio.....	1,502,122	926,311	576,210	62 2
Indiana.....	678,698	339,399	339,299	100
Illinois.....	472,254	155,061	317,193	204 5
Missouri.....	323,888	114,795	209,093	182
Arkansas.....	77,174	25,671	51,503	200
Michigan.....	211,560	31,346	180,214	575
Territ. de la Floride..	27,943	18,385	9,558	52
Territ. de Wisconsin.	30,749	»	30,749	»
Territ. d'Iowa.....	42,924	»	42,924	»
District de Colombia..	30,657	27,563	3,094	11 2

8°. — TABLEAU DE L'ACCROISSEMENT DE LA POPULATION NOIRE LIBRE, PAR ÉTAT.

NOMS DES ÉTATS.	1840.	1830.	ACCROISSEMENT.	
				0/0
Maine	1,355	1,171	184 ou	15 7
New-Hampshire	537	602	D. 65	»
Massachusetts	8,668	7,045	1,623	23
Rhode-Island	3,238	3,564	D. 326	»
Connecticut	8,105	8,047	58	»
Vermont	730	881	D. 151	»
New-York	50,027	44,869	5,158	11 2
New-Jersey	21,044	18,303	2,741	15
Pensylvanie	47,854	37,930	9,924	26 2
Delaware	16,919	15,855	1,064	7
Maryland	62,020	52,938	9,08 2	17
Virginie	49,842	47,348	2,494	5
Caroline du Nord	22,732	19,543	3,191	16 3
Caroline du Sud	8,276	7,921	355	4 6
Géorgie	2,753	2,486	267	10 7
Alabama	2,039	1,572	467	29 7
Mississipi	1,366	519	847	163
Louisiane	25,502	16,710	8,792	52 6
Tennessee	5,524	4,555	D. 969	21 2
Kentucky	7,317	4,917	2,400	50
Ohio	17,342	9,567	7,775	81
Indiana	7,165	3,629	3,536	97 4
Illinois	3,598	1,637	1,861	113
Missouri	1,574	569	1,005	178
Arkansas	465	141	324	230
Michigan	707	261	446	170
Territ. de la Floride	817	844	D. 27	»
Territ. du Wisconsin	185	»	185	»
Territ. d'Iowa	172	»	172	»
District de Colombia	8,561	6,152	2,211	37 5

9°. — TABLEAU DE L'ACCROISSEMENT DE LA POPULATION NOIRE ESCLAVE, PAR ÉTAT.

NOMS DES ÉTATS.	1840.	1850.	ACCROISSEMENT.	
				0/0
Maine.....	»	6	D. 6	
New-Hampshire.....	1	5	D. 4	
Massachusetts.....	1	4	D. 3	
Rhode-Island.....	5	14	D. 9	
Connecticut.....	54	25	29	
Vermont.....	»	»	»	
New-York.....	4	76	D. 72	
New-Jersey.....	674	2,254	D. 1,580	
Pensylvanie.....	64	403	D. 339	
Delaware.....	2,605	3,292	D. 687	
Maryland.....	89,495	102,994	D.13,499	
Virginie.....	448,987	469,757	D.20,770	
Caroline du Nord....	345,017	245,601	100,216	ou 40 8
Caroline du Sud.....	327,038	315,401	11,637	3 7
Géorgie.....	289,944	217,531	72,313	33 2
Alabama.....	253,532	117,549	135,983	124
Mississipi.....	195,211	65,659	129,552	197 3
Louisiane.....	173,452	109,588	63,864	58 3
Tennessee.....	183,059	141,603	41,456	29 2
Kentucky.....	182,258	165,213	17,045	10 3
Ohio.....	3	6	D. 3	»
Indiana.....	3	3	D. 3	»
Illinois.....	331	747	D. 406	»
Missouri.....	58,240	25,091	33,149	132
Arkansas.....	19,935	4,576	15,359	335
Michigan.....	»	32	D. 32	»
Territ. de la Floride.	25,717	15,501	10,216	66
Territ. du Wisconsin.	11	»	11	»
Territ. d'Iowa.....	16	»	16	»
District de Colombia..	4,691	6,119	D. 14,28	»

10°. — TABLEAU DE L'ACCROISSEMENT DE LA POPULATION ABSOLUE, PAR ÉTAT.

NOMS DES ÉTATS.	1840.	1830.	ACCROISSEMENT.	
				0/0
Maine	501,793	399,437	102,356 ou	25 6
New-Hampshire	284,574	269,328	15,246	5 6
Massachusetts	737,699	610,408	127,291	22 5
Rhode-Island	108,830	97,199	11,631	11 8
Connecticut	310,015	297,675	12,340	4 1
Vermont	291,948	280,657	11,091	4 3
New-York	2,428,822	1,914,006	514,810	26 9
New-Jersey	373,306	320,823	52,583	16 3
Pensylvanie	1,724,033	1,348,233	375,800	28
Delaware	78,085	76,748	1,337	1 7
Maryland	469,232	447,040	22,192	5
Virginie	1,239,797	1,211,405	28,392	2 3
Caroline du Nord	753,419	737,987	15,532	2 1
Caroline du Sud	594,398	581,185	13,203	2 27
Géorgie	691,392	516,823	174,569	33 7
Alabama	590,756	309,527	281,229	90 8
Mississipi	375,651	136,621	239,030	175
Louisiane	352,411	215,529	136,882	64 4
Tennessee	829,210	681,904	147,306	21 6
Kentucky	779,828	687,917	91,911	13 3
Ohio	1,519,467	935,884	673,583	71 9
Indiana	685,866	343,031	342,835	99 9
Illinois	476,183	157,445	318,738	202
Missouri	383,702	140,455	243,247	173 1
Arkansas	97,574	30,388	67,186	221
Michigan	212,267	31,639	180,628	570
Territ. de la Floride	54,477	34,730	19,747	56 8
Territ. du Wisconsin	30,945	»	30,945	»
Territ. d'Iowa	43,112	»	43,112	»
District de Colombia	43,712	39,834	3,878	9 9

Le septième tableau prouve qu'il y a eu accroissement de population dans tous les États de l'Union.

La proportion d'accroissement a beaucoup varié dans chacun des États, suivant leur position géographique; dans quelques-uns elle a été très-faible, dans d'autres très-forte. Dans le Michigan, État admis dans l'Union depuis le dernier recensement, cette proportion a été de 575 à 100, accroissement remarquable sans doute, et qui ne peut s'expliquer que par les avantages que présente l'admirable position géographique de cet État, placé près des mers intérieures, au centre des communications par eau les plus faciles entre l'Atlantique et les bords du golfe, par les lacs et le Mississipi. L'État de l'Illinois vient immédiatement après; son accroissement a été de 204 à 100, proportion motivée par les mêmes causes, puisque ces deux États réunis occupent le riche et fertile territoire compris entre les lacs Michigan, Huron et Érié et les rives du Mississipi, situé sur la ligne de communication la plus courte entre les États du Nord et ceux sur les bords du golfe. Le troisième État dans la progression croissante est celui d'Arkansas, dont le territoire également fertile et riche présente en outre des ressources variées en minéraux, sous un climat très-tempéré; l'État du Missouri, également riche en produits minéraux et agricoles, suit immédiatement après. Après ce dernier vient le Mississipi, dont l'accroissement a été dans le rapport de 154 à 100. Enfin le dernier État qui ait atteint la proportion de 100 est celui de l'Indiana, également sous l'in-

fluence des communications navigables, assurées par les lacs, l'Ohio et le Mississipi. Ainsi ces États ont atteint ou dépassé la proportion de 100 dans leur accroissement de population, et tous les six se trouvent dans le grand bassin du Mississipi, groupés dans la ligne même de la communication la plus directe entre les lacs et le golfe du Mexique.

Trois États ont pris un accroissement dont la proportion dépasse 60 pour 100; ce sont l'Ohio, l'Alabama et la Louisiane; ce dernier a atteint la proportion de 77,5 à 100, confirmant ainsi ce que j'ai dit en commençant ce chapitre, que la population va toujours là où elle trouve une situation avantageuse à son bien-être, sous la protection d'institutions libres.

Ainsi reste constaté par des chiffres cet immense mouvement de la population de l'est à l'ouest, qui a amené dans ces cinquante dernières années plus de 5,000,000 d'hommes blancs dans le grand bassin du Mississipi, mouvement que rien ne saurait arrêter, et qui doit un jour peupler toute cette vaste région de plus de 100,000,000 d'habitants.

Mais il reste également constaté que cet accroissement de la population dans la vallée du Mississipi s'est effectué au détriment des États sur l'Atlantique, les plus anciens dans la confédération, et dans lesquels, par suite, la population a à peine dépassé un accroissement de 5 pour 100.

Parmi ces derniers, la Caroline du Sud est celui où l'accroissement a été le plus faible : il n'a été que de 0,5 pour 100; dans le Delaware, 1,6 pour 100; dans

la Caroline du Nord, 2,5 pour 100; dans le Vermont, 4 pour 100; dans le Connecticut, 4,6 pour 100; dans le New-Hampshire, 5,7 pour 100; enfin dans la Virginie, 6,7 pour 100, et dans le Maryland, 9 pour 100: tandis que les États qui touchent directement aux pays de l'Ouest, à la vallée du Mississipi, ont maintenu leur proportion; ainsi la Pensylvanie a encore pris un accroissement de 27,9 pour 100, et le New-York de 27,3 pour 100.

Un pareil résultat était inhérent à la nature des choses, aux idées et aux principes américains, et c'est là, suivant moi, un des plus grands avantages de l'état social américain, et qui doit puissamment contribuer à maintenir dans ce pays la suprématie de ses institutions démocratiques : c'est que les hommes et les choses y sont constamment en mouvement, situation éminemment favorable à l'esprit remuant de la démocratie.

Mais ce résultat signale également un fait non moins important pour l'avenir administratif de l'Union, c'est que les forces numériques et industrielles gravitent continuellement vers le Nord-Ouest, et chaque jour voit croître la prépondérance de la population du bassin du Mississipi, qui par sa fertilité, son étendue, ses débouchés faciles, son climat, est appelé à recevoir avant peu une population double de celle des bords de l'Atlantique.

Ainsi, d'après l'ordre naturel et la marche des choses, la direction des affaires fédérales échappera dans quelques années aux hommes des États de

l'Atlantique qui ont créé l'Union, et passera entre les mains des habitants de la vallée du Mississipi. Ce fait important et nouveau dans la politique de l'Union sera favorable aux grands intérêts des Américains et à la stabilité de leurs institutions; car, suivant moi, les habitants de ces contrées se trouvent beaucoup mieux placés, sous les points de vue moraux et matériels, que leurs concitoyens des extrémités du Nord et du Sud, pour juger avec impartialité des grands intérêts opposés qui se partagent la république; et ils sont surtout trop directement intéressés à la conservation de l'Union, qui seule peut maintenir et accroître leur prospérité, pour ne pas mettre en pratique les grands principes démocratiques auxquels l'Union doit son existence.

Mais, du reste, l'origine de ces nouveaux citoyens est une garantie puissante de la prépondérance de ces principes dans leurs actes administratifs; car ces mêmes États de l'Ouest, où la population devient chaque année plus considérable, sont peuplés en grande partie d'émigrants de la Nouvelle-Angleterre, où la démocratie a été le plus longtemps en pratique dans ses formes primitives, et d'où est sortie la première idée de l'*Union américaine*.

Le huitième tableau montre l'accroissement de la population noire libre par État; cet accroissement a été plus sensible dans les États de l'Ouest, nommément d'Arkansas, de Missouri, de Michigan, de Mississipi, d'Illinois, d'Indiana et d'Ohio, que dans les autres : il a été dans le rapport de 230 à 100, et pas

moins de 81 à 100. Sur ces sept États, trois seulement ont des esclaves : ceux d'Arkansas, du Missouri et du Mississipi ; dans les autres, l'esclavage n'a jamais existé.

Dans l'État de la Louisiane, la proportion d'accroissement de la race noire libre est encore restée dans le rapport de 52,6 à 100 ; dans les États sur l'Atlantique elle a varié de 4,6 à 26,2 pour 100 ; mais elle a été décroissante dans le New-Hampshire, dans le Rhode-Island, dans le Vermont, dans le Tennessee et dans le territoire de la Floride.

Ce huitième tableau montre en outre la répartition de la race nègre libre ou affranchie parmi tous les États de l'Union : elle se trouve, on le voit, dans toutes les divisions politiques de l'Union, mais plus forte dans le Maryland, État du Milieu, que dans les autres ; puis successivement dans le New-York, la Virginie, la Pensylvanie, la Louisiane, la Caroline du Nord, le New-Jersey, enfin dans l'Ohio, où on compte encore près de 17,342 habitants de race africaine. Dans chacun des autres États non mentionnés, le nombre des noirs affranchis ne dépasse pas de 1,000 à 8,000.

Du reste, cette classe d'habitants se déplace peu, car l'émigration ne saurait améliorer son sort ; elle reste toujours vis-à-vis de l'homme blanc dans une position d'infériorité morale que rien ne peut altérer : elle ne quitte donc point le Nord pour passer au Sud ; et souvent même, dans le Sud, par exemple, les affranchis préfèrent rester dans l'État où ils ont été escla-

ves, parce qu'ils y trouvent moins de préjugés contre eux : les blancs gardent moins de hauteur, par cela même que la situation respective des deux races se trouve bien déterminée par la condition même d'esclavage de la race de couleur.

Le neuvième tableau présente le mouvement de la population noire esclave, et fait voir que son accroissement a été beaucoup plus sensible dans les États du Sud et vers les bords du golfe du Mexique que dans les autres parties de l'Union. Dans l'Arkansas, l'accroissement de la classe noire esclave a été dans l'énorme rapport de 335 à 100; dans le Mississipi, dans celui de 197 à 100; dans le Missouri, de 132 à 100; enfin dans l'Alabama, de 124 à 100. Dans la Floride et la Louisiane, cette classe s'est accrue dans les rapports de 68 et 58 à 100; dans la Caroline du Nord, de 40 à 100; dans la Géorgie, de 38 à 100. Mais dans le New-York, dans le Delaware, le Maryland surtout, et dans la Virginie et le district fédéral de Colombia, la classe noire esclave a considérablement diminué.

C'est-à-dire que l'esclavage s'est déplacé dans ces dix dernières années des bords de l'Atlantique aux bords du golfe du Mexique, des rives de la Delaware et du Potomac aux rives du Tombeckbee et du Mississipi. Ce mouvement est le résultat d'une question purement matérielle, fondée sur la valeur du travail et la nature des produits qui distinguent le Sud du Nord. Ainsi le tabac, le coton, la canne ne croissent que dans les États méridionaux, et constituent la ri-

chesse relative de ces divisions territoriales de l'Union que la fertilité du sol et le climat ont rendues seules aptes à ces cultures. Ces États ont donc intérêt à conserver ce genre d'industrie dans lequel ils ne peuvent redouter la concurrence des États de l'Ouest ou du nord de l'Atlantique; aussi le nombre des noirs augmente au Sud, non-seulement par le mouvement naturel de la population, mais encore par l'émigration forcée des nègres du Nord.

Néanmoins la race noire, soit affranchie, soit esclave, se retrouve dans tous les États de l'Union, et s'y maintient encore dans des proportions assez fortes par rapport à celle des blancs, et subit même de très-faibles changements. C'est ce que prouve le tableau qui suit.

11e TABLEAU. — PROPORTION DES NOIRS LIBRES OU ESCLAVES PAR RAPPORT AUX BLANCS.

	1830.			1840.		
	Noirs.		Blancs.	Noirs.		Blancs.
Dans le Maine, on comptait	1	sur	338	1	sur	376
— New-Hampshire....	1	»	442	1	»	528
— Massachusetts.....	1	»	85 5	1	»	84
— Rhode-Island.....	1	»	26	1	»	32 5
— Connecticut.....	1	»	35 8	1	»	37
— Vermont.....	1	»	317	»	»	399
— New-York.....	1	»	39 3	1	»	47 5
— New-Jersey.....	1	»	14 6	1	»	16
— Pensylvanie.....	1	»	34	1	»	35
— Delaware.....	1	»	3	1	»	3
— Maryland.....	1	»	1 8	1	»	2 1
— Virginie.....	1	»	1 3	1	»	1 5
— Carroline du Nord...	1	»	1 7	1	»	1 3
— Carroline du Sud....	1 02	»	1	1 3	»	1
— Géorgie.....	1	»	1 3	1	»	1 6
— Alabama.....	1	»	1 6	1	»	1 3
— Mississipi.....	1 06	»	1	1 1	»	1
— Louisiane.....	1 4	»	1	1 25	»	1
— Tennessee.....	1	»	3 8	1	»	3 4
— Kentucky.....	1	»	3 04	1	»	3 1
— Ohio.....	1	»	96 7	1	»	87
— Indiana.....	1	»	93	1	»	94 7
— Illinois.....	1	»	60 8	1	»	145 8
— Missouri.....	1	»	4 4	1	»	5 4
— Arkansas.....	1	»	5 4	1	»	3 7
— Michigan.....	»	»	107	1	»	299
— District de Colombia	»	»	2 24	1	»	2 35

Ainsi il reste démontré que la race africaine entre

pour une portion assez forte dans la population de chaque division politique de l'Union américaine, et qu'elle tend évidemment à s'affaiblir un peu au Nord, mais aussi à devenir plus dense dans les divisions du Sud ; enfin dans trois États du Sud, savoir : la Caroline du Sud, le Mississipi et la Louisiane, la population noire est plus nombreuse que la population blanche.

Sur les 26 États dont se compose aujourd'hui l'Union, 11 se sont entièrement affranchis de l'esclavage et 15 reconnaissent encore le principe de la servitude pour la race nègre, qui constitue dans ces États la classe des travailleurs.

Les 11 États où l'esclavage n'existe plus sont : le Maine, le New-Hampshire, le Massachusetts, le Rhode-Island, le Connecticut, le Vermont, le New-York, la Pensylvanie, l'Ohio, l'Indiana et le Michigan. Dans ces trois derniers, la race nègre n'a jamais paru comme esclave.

Les 15 États où l'eslavage est encore en vigueur sont : le New-Jersey, le Delaware, le Maryland, la Virginie, la Caroline du Nord, la Caroline du Sud, la Géorgie, l'Alabama, le Mississipi, la Louisiane, le Tennessee, le Kentucky, l'Illinois, où l'esclavage doit être incessamment éteint ; le Missouri l'Arkansas, et le District fédéral.

Les hommes des deux races étaient distribués de la manière suivante dans ces deux grandes divisions, dans les années 1830 et 1840.

En 1830, il y avait, dans les États où l'esclavage est

aboli, 6,409,387 blancs et 118,140 nègres; dans les États ou autres divisions politiques où l'esclavage existe encore, 4,115,875 blancs et 2,210,486 nègres.

En 1840, dans la première classification, on comptait 8,659,550 blancs et 145,863 nègres; dans la seconde division, 5,529,558 blancs et 2,727,595 nègres.

Ainsi la race blanche s'est accrue dans le rapport de 35,1 à 100 sur l'ensemble des États où l'esclavage est aboli, et de 34,5 à 100 sur l'ensemble des États et territoires où l'esclavage est maintenu.

Quant à la race noire, la progression de son accroissement sur le même ensemble a suivi le rapport de 23 à 100 dans la classe affranchie, dans la classe esclave ou sur l'ensemble de ces deux classes.

Il est donc clairement établi par ce qui précède que l'accroissement de la race noire, dans ces diverses divisions, est de beaucoup inférieur à celui de la race blanche dans les mêmes divisions respectives. Ainsi, quoique, d'un côté, les noirs s'accumulent sans cesse dans l'extrémité sud, à cause de l'application avantageuse de leur travail, néanmoins la race blanche y conserve sa supériorité numérique par le fait de son accroissement naturel et des émigrations. D'où je conclus que, dans les États du Sud, les noirs et les blancs peuvent rester dans leurs situations respectives d'esclaves, d'affranchis et de maîtres, sans entrer en lutte, si on ne jette, avec intention, des germes de discorde parmi ces classes.

Je le répète avec conviction, si des agitateurs inconsidérés ne s'immiscent pas dans la question de l'esclavage, au sein des États où il existe encore, et lui laissent prendre son cours naturel, s'en rapportant aux intérêts de l'homme et à sa raison mieux éclairée, pour amener sans conflit la solution de cette question tant de fois agitée sans avantages réels; si, dis-je, des émissaires soudoyés par la *philanthropie anglaise* ne parviennent pas à souffler l'esprit de la rébellion parmi cette classe de travailleurs, je ne puis appréhender, avec des écrivains graves qui ont traité ce sujet, une lutte entre les noirs et les blancs qui peuplent le sud de l'Union.

Si jamais, cependant, par quelques événements que je ne puis prévoir, cette lutte s'engageait, elle serait fatale pour la race noire; car, il ne faut pas en disconvenir, la race anglo-américaine forme déjà un peuple immense qui s'est répandu du Saint-Laurent aux rives du Mississipi, et qui s'avance au pas de charge des bords de l'Atlantique vers les montagnes Rocheuses. Le même intérêt, le même sentiment animent cette masse d'hommes, grands, forts et puissants par l'*Union*, ils voudront toujours son maintien qui repose sur le respect dû à la constitution qui l'a créée; or, cette constitution dit formellement, article quatrième, section quatrième (1), que les États-Unis protégeront chaque État de l'Union contre toute violence intérieure; les hommes du Sud peuvent donc

(1) Voir, pour le texte de la constitution, à la fin du 1er volume.

compter sur un appui assuré de la part de leurs frères des États voisins; car un devoir positif les contraint de marcher au secours du Sud, celui de leur propre intérêt, qui, chez l'Américain, est tout-puissant et sacré.

Lors de la rédaction du pacte fédéral qui émancipa les colonies anglaises d'Amérique, et éleva les États-Unis au rang des nations indépendantes, chacun des États fit ses réserves et stipula pour le maintien de ses droits de propriété en espèce et en nature. Les États à esclaves furent admis dans l'*Union*, avec leur population mixte de blancs et de noirs affranchis ou esclaves, dont une proportion déterminée, trois cinquièmes, furent compris comme donnant droit à un vote, afin d'égaliser la répartition des représentants au congrès fédéral entre les divers États.

Les États à esclaves ne se sont donc trouvés sur un pied d'égalité avec les autres États, dans le pacte fédéral, que par suite même de l'admission d'une portion de la population noire dans le chiffre proportionnel de leurs représentants au congrès national. Plus tard, les États-Unis ne trouvant pas dans le pacte fédéral la force suffisante pour se gouverner comme nation, acceptèrent une nouvelle constitution qui ne changea rien au principe reconnu de l'existence sociale de chaque État, avec ou sans esclaves. Seulement chaque État se démit volontairement d'une partie de ses droits comme souveraineté isolée pour donner plus de force au gouvernement central. Cet acte constitua de fait l'*Union* américaine. Attaquer aujourd'hui cet état de

choses, ce serait violer directement le pacte fondamental de l'Union, invalider la constitution; les Américains sont trop sages pour vouloir en pressentir la possibilité ou même son éventualité. Ils s'abstiendront donc de faire intervenir leur législation nationale dans cet état de choses, que la société seule a le droit de modifier de son plein droit individuel.

Sans doute, si jamais une lutte fatale s'engageait entre les blancs et les noirs, quelle que fût d'ailleurs sa cause déterminante, les noirs auraient pour eux l'énergie du désespoir, et même l'avantage du nombre sur certains points, à son début; mais bientôt les blancs auraient le dessus que leur assigne leur immense supériorité de force, de lumières et de moyens. En outre, la position respective des deux races n'est en aucune façon comparable à celle des populations des Antilles, où les blancs se trouvent isolés au milieu d'un nombre plus considérable de noirs. Enfin, les noirs ne trouveraient pas en Amérique de ces positions inabordables aux blancs, et où les nègres seuls sauraient se maintenir. Le territoire de la Floride était encore, il y a quelque temps, le seul point du continent américain où les noirs, les Indiens et les agitateurs pouvaient espérer agir avec avantage sur ces malheureuses populations; aujourd'hui que la guerre avec les Indiens est terminée, et que les derniers débris de cette race infortunée vont enfin traverser le Mississipi, et dire un dernier adieu à la terre de leurs pères, rien ne s'opposera plus à ce que la marche de la civilisation ne prenne sa suprématie habi-

tuelle sur la vie sauvage; le territoire recevra, dans un temps très-court, toute la population qu'il est susceptible de supporter. Et alors, sur le golfe du Mexique comme sur tous les points du territoire américain, la race blanche reprendra son ascendant numérique, car le continent américain est destiné à être fertilisé paf une race blanche innombrable, et remarquable par son industrie.

Il ne peut pas être sans intérêt de connaître quels sont les principaux centres de population de la république américaine et son accroissement successif. Le tableau qui suit présente cet ensemble :

12° — TABLEAU

DE LA POPULATION DES PRINCIPALES VILLES DE L'UNION,

DEPUIS 1790 JUSQU'EN 1840.

VILLES.	1790.	1800.	1810.	1820.	1830.	1840.
New-York...	33,131	60,489	96,373	123,706	203,007	312,710
Philadelphie..	42,520	70,287	96,664	108,116	167,118	228,691
Baltimore....	13,503	26,614	46,555	62,738	80,625	102,313
Nll-Orléans..	.....	.....	17,242	27,176	46,310	102,193
Boston.....	18,038	24,927	32,250	43,298	61,392	93,383
Cincinnati...	.....	750	2,540	9,644	24,831	46,338
Brooklyn.....	.....	3,298	4,402	7,175	12,042	36,233
Albany.....	3,498	5,349	9,356	12,630	24,238	28,721
Charleston...	16,359	18,712	24,711	24,480	30,280	29,261
Washington..	.....	3,210	8,208	13,247	18,827	23,364
Providence...	.....	7,614	10,071	11,767	16,832	23,171
Louisville....	.....	.....	1,357	4,012	10,352	21,210
Pittsburg.....	.....	1,565	4,768	7,248	12,542	21,115
Lowell.....	.....	.....	.....	.....	6,474	20,796
Rochester....	.....	.....	.....	1,502	9,269	20,191
Richmond...	.....	5,537	9,735	12,046	16,069	20,153
Troy.....	.....	.....	3,885	5,264	11,401	19,334
Buffalo.....	.....	.....	1,508	2,095	8,653	18,213
New-Ark.....	.....	.....	.....	6,507	10,953	17,290
Saint-Louis...	.....	.....	.....	4,598	5,852	16,469
Portland.....	.....	3,677	7,169	8,581	12,601	15,218
Salem.....	7,921	7,457	12,613	12,731	13,886	15,082

Ainsi l'Union américaine possède déjà cinq grandes capitales, dont la population n'est pas de moins de

100,000 âmes, et atteint même plus de 300,000. De ces cinq capitales, quatre sont sur les bords de l'Atlantique et une sur les bords du golfe du Mexique. Cette dernière a doublé sa population dans ces dix dernières années, et d'après son admirable position dans la grande vallée du Mississipi, dont elle est l'entrepôt obligé, l'unique débouché et comptoir, rien n'empêchera que cette progression croissante ne continue dans la même proportion et n'arrive ainsi à la rendre la plus populeuse cité de l'Union. New-York, après la Nouvelle-Orléans, a pris le plus grand accroissement comme ville, dont la population dépasse 100,000 âmes. Mais l'accroissement le plus rapide qui se soit fait dans la population des villes de l'Union est celui de Brooklyn, situé sur Long-Island, vis-à-vis de New-York, et, comme cette capitale, jouissant des immenses avantages d'être établie sur les eaux de la baie de New-York : sa population a triplé dans ces dix dernières années et quintuplé dans les vingt dernières. Cincinnati, sur l'Ohio, le grand port de l'Ouest, a suivi la même proportion d'accroissement que la Nouvelle-Orléans; sa population a doublé en dix ans. Louisville, autre cité de l'Ouest, située aux chutes de l'Ohio, a également doublé. Pittsburg, qui, par ses nombreux avantages à la tête de la navigation de l'Ohio, est appelée à rivaliser d'accroissement et de prospérité avec Cincinnati, a suivi de très-près cette dernière, et si l'on comprenait ses faubourgs dans sa population, elle la dépasserait peut-être.

L'accroissement de certaines villes dans les riches

pays de l'Ouest, ou qui en dépendent par leurs relations commerciales, a été vraiment remarquable dans cette dernière période décennale. Ainsi Saint-Louis, capitale du Missouri, située au confluent du Missouri et du Mississipi, a triplé sa population; Rochester, Troy et Buffalo, dans la partie occidentale de l'État de New-York, et touchant aux pays de l'Ouest, par le lac et le canal de New-York, sont aujourd'hui des villes de 20,000 âmes; en 1830, elles n'en comptaient que 8, 9 ou 10,000. Enfin la ville manufacturière de Lowell, le Manchester de la Nouvelle-Angleterre, dans l'État de Massachusetts, a plus que triplé dans ces dix dernières années!

De toutes ces villes, créations de moins d'un demi-siècle, la plus remarquable sans aucun doute c'est Cincinnati, la métropole, le grand marché de l'Ouest. Elle est l'œuvre de l'industrie clairvoyante, alerte, infatigable, des hommes de la Nouvelle-Angleterre, des Yankees. Elle est une preuve que la puissance des hommes, lorsqu'ils s'accordent à vouloir quelque chose et à le vouloir avec persévérance, suffit à balancer et à vaincre celle de la nature. Pittsburg avait en effet d'immenses ressources naturelles pour tout ce qui est grande fabrication, et Louisville l'avantage de sa position aux chutes de l'Ohio, comme entrepôt de denrées; néanmoins Cincinnati a pris les devants sur ses deux rivales en population, en richesses, en industrie.

Les habitants de Cincinnati ont fixé cette prospérité chez eux par une de ces vues instinctives que

leur génie éminemment pratique et calculateur inspire aux Américains du Nord : ils ont fait converger leurs efforts vers le même but, l'accroissement de leur cité par l'industrie; par des travaux de routes, de canaux et de chemins de fer bien dirigés, ils ont rendu Cincinnati le pivot d'un vaste système de communications qui la met en rapport direct avec les grands centres du littoral.

Il y a à peine cinquante ans que l'emplacement occupé par Cincinnati a été vendu pour 240 francs : en 1810 on y comptait 2,000 habitants au plus, et en 1830 elle avait déjà 25,000 âmes; en 1835, 35,000; aujourd'hui, près de 50,000 âmes. En 1826 les capitaux engagés dans les manufactures s'élevaient à 10,000,000; en 1840, à 30,000,000. On y compte 50 voitures publiques, 60 courriers par semaine, plus de 2,000 bateaux à vapeur par an. Enfin les Cincinnatiens fabriquent pour plus de 30,000,000 de produits qui trouvent un débouché parmi la population croissante des États de l'Ouest, ainsi que dans les États du Sud, voués particulièrement à la production du coton.

Les grands centres de commerce et de population sur l'Atlantique n'ont pas suivi, à beaucoup près, une progression d'accroissement aussi grande que les villes de l'intérieur situées dans les riches régions occidentales; leur progrès n'en a pas moins été assez remarquable. Ainsi New-York, qui, de fait, se trouve la première capitale de l'Union et le plus grand port de commerce du monde après Londres, a accru sa popu-

lation d'un tiers dans cette dernière période décennale; cet accroissement a été double de celui de la population entière de l'État. Boston, qui, par l'importance de son commerce, rivalise avec New-York, a suivi la même proportion. Philadelphie et Baltimore sont restées au-dessous.

L'Amérique du Nord présente, dans la marche de sa population, un spectacle qui n'est point ordinaire, sans exemple et sans parallèle jusqu'ici sur aucun point du globe, et qui mérite, à tous égards, de fixer l'attention des économistes, comme démontrant les avantages d'institutions libres pour le progrès de l'humanité.

Rien ne doit encore de longtemps, suivant moi, pouvoir contrarier cet accroissement, car toutes les circonstances y doivent rester pour bien des années encore favorables au développement de la famille humaine. C'est, en effet, le seul point du monde où l'homme puisse trouver la liberté, la sécurité individuelle et un vaste territoire à exploiter suivant ses moyens et ses goûts; ces circonstances sont les plus favorables à l'accroissement de la population.

Je terminerai ce chapitre par un treizième tableau, présentant la répartition de la population par âge, auquel j'ai joint des renseignements sur le nombre des sourds-muets, aveugles, aliénés; les écoles et la classification des personnes engagées dans les principales occupations de l'agriculture, du commerce, des manufactures, etc.

13e TABLEAU. — RÉPARTITION DE LA

	POPULATION BLANCHE.			POPULA
	Hommes.	Femmes.	Total.	Hommes.
Au-dessous.. de 5 ans.....	1,270,790	1,203,349	2,474,139	»
de 10 ans.....	1,024,072	986,921	2,010,993	56,325
de 15 ans.....	879,499	836,588	1,716,087	»
de 20 ans.....	756,022	792,168	1,548,190	»
de 24 ans.....	»	»	»	52,799
de 30 ans.....	1,322,440	1,253,395	2,575,835	»
de 36 ans.....	»	»	»	35,308
de 40 ans.....	866,431	779,097	1,645,528	»
de 50 ans.....	536,568	502,143	1,038,711	»
de 55 ans.....	»	»	»	28,258
de 60 ans.....	314,505	304,810	619,315	»
de 70 ans.....	174,226	173,299	347,525	»
de 80 ans.....	80,051	80,562	160,613	»
de 90 ans.....	21,679	23,964	45,643	»
de 100 ans....	2,507	3,231	5,738	13,493
Au-dessus de 100 ans.....	476	315	791	286
	7,249,266	6,939,842	14,189,108	186,467

Sourds-muets	au-dessous de 14 ans.	1,919
	Idem. de 25 ans.	2,056
	au-dessus.	2,707
Aveugles.		5,024
Aliénés et idiots à la charge	du public.	4,329
	de leur famille.	10,179
Employés	dans les mines.	15,203
	dans l'agriculture.	3,717,756
	dans le commerce.	117,575
	dans les manufactures et autres états.	791,545
Navigation sur mer.		56,025
Navigation intérieure.		33,067
Professions scientifiques.		65,236

LATION DES ÉTATS-UNIS PAR AGE.

COULEUR LIBRE.		POPULATION DE COULEUR ESCLAVE.			POPULATION ABSOLUE.
Femmes.	Total.	Hommes.	Femmes.	Total.	
»	»	»	»	»	2,474,139
55,069	111,392	422,599	421,470	844,069	2,966,454
»	»	»	»	»	1,716,087
»	»	»	»	»	1,548,190
56,562	109,361	391,131	390,075	781,206	890,567
»	»	»	»	»	2,575,835
41,673	76,981	235,373	239,787	475,160	552,141
»	»	»	»	»	1,645,528
»	»	»	»	»	1,028,711
30,385	58,643	145,264	139,201	284,465	343,108
»	»	»	»	»	619,315
»	»	»	»	»	347,525
»	»	»	»	»	160,613
»	»	»	»	»	45,643
15,728	29,221	51,288	49,692	100,980	135,939
361	735	647	580	1,333	2,771
199,778	386,245	1,246,408	1,240,805	2,487,213	17,062,566

Sourds-muets de couleur libres et esclaves.	977
Aveugles.	1,892
Aliénés et idiots { aux frais de l'État.	2,093
Aliénés et idiots { aux frais des individus.	833
Pensionnés de l'État pour service militaire.	20,797
Universités et colléges.	173
Élèves dans des établissements.	16,233
Écoles secondaires et de grammaire.	3,242
Nombre d'élèves.	161,159
Écoles primaires et communales.	47,209
Nombre d'élèves.	1,845,244
Nombre d'élèves aux frais du public.	468,264
Personnes au-dessus de 25 ans, ne sachant ni lire ni écrire. . .	549,693

CHAPITRE XVI.

DES PRINCIPES RELIGIEUX AUX ÉTATS-UNIS.

Caractère religieux des premiers habitants. — L'instruction également répandue parmi eux. — La différence de religion donne de la dignité et de la puissance aux sentiments religieux. — Caractère du christianisme. — Du catholicisme aux États-Unis. — Influence du principe démocratique sur les pratiques religieuses.

Sans foi, point de religion, sans religion, point de société démocratique : la démocratie, c'est la foi; et pour que cette forme politique et administrative se maintienne parmi les hommes, les régisse, développe leurs facultés et assure leur prospérité, il faut qu'elle soit aimée et respectée d'eux, il faut qu'ils croient au dévouement sincère et à la supériorité morale de leurs chefs. C'est que la religion est en effet la seule source commune d'où découlent toutes les idées de bien qui peuvent exercer quelque influence sur le genre humain.

Le grand avantage de la société américaine c'est de s'être constituée, dès son origine, avec ces croyances; les Américains de cette première époque ont eu le bonheur de comprendre en effet l'identité qui existe entre la foi chrétienne et les principes politiques qu'ils avaient adoptés. Aussi sont-ils tous encore aujourd'hui naturellement disposés à croire; tous ont une religion sur laquelle leurs idées sont arrêtées,

parce qu'ils considèrent les croyances religieuses comme indispensables à la pratique journalière de leur vie. Croire, pour eux, est une vérité qu'ils confondent avec leur existence politique, et ils ne sauraient pas plus comprendre une société démocratique sans foi que la navigation d'un bâtiment sans pilote. Ainsi les instincts démocratiques des Américains ont pris leur source dans la religion et dans leur pratique religieuse; l'idée qu'ils s'étaient faite de Dieu, de ses rapports avec le genre humain, de la nature de leur âme, a dicté leurs devoirs envers leurs semblables, leur esprit de conduite, d'administration et de respect pour les lois qu'ils avaient adoptées, enfin les principes d'ordre qui caractérisent si éminemment la société américaine.

Le doute en fait de croyance n'est jamais entré dans le cœur d'un Américain; c'est là ce qui donne une si grande force à la religion chez ce peuple.

L'Américain songe constamment à la destinée de sa nature humaine; il s'accoutume de bonne heure à cette pensée, s'en nourrit; il s'habitue à avoir des notions nettes sur cette matière, et est toujours prêt à défendre ses opinions religieuses comme ses opinions politiques : chez lui elles sont également toutes-puissantes; il ne se remet à personne de ce soin, et regarderait comme une lâcheté aussi méprisable de suivre sans croyance tel dogme religieux, que de soutenir tel parti politique sans conviction ou dévouement éprouvé et éclairé. Mais il reconnaît une autorité en matière de religion comme en matière politique:

c'est le résultat de sa croyance; elle est en lui comme son esprit d'obéissance aux lois.

Le peuple américain est donc religieux par origine, par croyance, par ses principes démocratiques; mais ce qui fait que la religion se maintient aux États-Unis, c'est que le peuple est également éclairé, et que les autorités, les organes de la religion, tout en montrant aux hommes l'objet de leurs désirs au delà des biens de la terre, ne leur défendent point néanmoins de s'occuper des biens de ce monde. Les jouissances matérielles y sont permises, encouragées même, en quelque façon, mais comme moyens d'atteindre plus sûrement le but chrétien, que chacun doit chercher à accomplir suivant son aptitude, ses moyens, les devoirs qu'impose la société.

Ainsi tout se concilie et se porte un appui mutuel dans cette société démocratique, où l'homme marche, se meut sans entraves par la seule puissance de ses lumières, des principes d'égalité qu'il a établis et auxquels la foi chrétienne donne une force, une action, une vie qui a son origine dans une source surhumaine.

Peut-on s'étonner dès lors que, dans une société où existe un pareil état de choses, la religion conserve son empire? Non, sans doute. Car la foi est évidente comme la lumière même; les aveugles seuls peuvent la nier, et il ne peut en exister en fait de croyance en Dieu!

Mais aux États-Unis, où les lumières sont aussi également répandues que les principes démocratiques

qui constituent la société, et où par conséquent les hommes sont semblables et égaux, les idées du christianisme sont les mêmes; chacun professe la même religion chrétienne avec la même foi, la même croyance, seulement en adoptant des vêtements extérieurs différents, si je puis m'exprimer ainsi en parlant des sectes diverses et nombreuses qui ressemblent à autant de branches portées par l'arbre de la religion chrétienne. Cette exubérance dans la croissance du même arbre a bien attaqué le dogme fondamental de l'Église établie, en affaiblissant sa puissance; mais le nombre des dissidents augmentant a répandu la religion du Christ qui domine aujourd'hui, sans que, pour cela, aucune secte ait un privilége ou un ascendant sur une autre. C'est là, sans contredit, un avantage immense sous le point de vue de la morale publique, et qui contribue tant à donner de la stabilité aux sages institutions qui régissent ce pays. La différence de religion est, en effet, la condition la plus heureuse pour la dignité et la puissance du sentiment religieux, tel qu'il peut et doit être compris par une société éclairée.

Tout le monde aux États-Unis professe une religion et l'observe strictement dans la pratique; personne ne se met au-dessus de ce premier des devoirs que la Providence imposa à l'homme : chacun s'y soumet et en suit les prescriptions. Ce n'est point une loi de l'État; c'est plus que cela, c'est une loi de conscience. En y obéissant, on donne le premier exemple de l'ordre et de la discipline qui doivent régir

toute société pour vivre et prospérer sous des institutions démocratiques.

Notre religion chrétienne, la plus belle, sans contredit, qui ait répandu sa lumière sur le monde, est, comme toute institution, le produit du temps, le fruit de la réflexion, le résultat de l'expérience; c'est en observant les fruits qu'elle a portés dans le nouveau monde qu'on est plus disposé à reconnaître son immortelle suprématie : les diverses transformations qu'elle a subies, les luttes qu'elle a eu à soutenir, la résistance, en un mot, qu'elle a éprouvée pour s'y établir, ont opéré miraculeusement sur les progrès qu'elle a faits. C'est qu'en effet le christianisme doit toujours être militant pour attirer les intelligences supérieures; sans cela elles l'abandonneraient pour s'exercer sur la politique et la philosophie.

Ce qui fait la force du christianisme en Amérique, c'est qu'en général ce sont les hommes les plus forts, les plus illustres qui s'y dévouent, qui se chargent de répandre ses principes, qui prêchent ses doctrines.

Là le christianisme marche avec toutes les autres idées de la vérité : l'immobilité est inconnue. Les autorités en matière de foi s'occupent de conserver à la religion du Christ la grandeur de son rôle social; elles en font ressortir tout ce qu'elle renferme de fécond pour l'humanité, de consolant pour ceux qui souffrent, mais par-dessus tout elles ont soin de ne pas l'isoler du bien-être et du soin de l'individualisme : elles cherchent au contraire à s'en appuyer; et c'est là, suivant moi, une grande preuve de sa-

gesse : car pour se faire des prosélytes à notre époque d'égalité et d'idées positives, certes il ne faut pas commencer par décrier les richesses et le comfort qu'elles assurent à ceux dont l'industrie a été dirigée incessamment vers ce but !

Le christianisme aux États-Unis est revêtu de son caractère primitif démocratique et indépendant; il prêche et donne l'exemple de l'égalité et de la fraternité humaine.

Le christianisme ne se maintient pas comme l'œuvre d'une caste privilégiée, d'une individualité puissante, c'est le lien de tout le monde.

Un autre caractère du christianisme aux États-Unis, c'est qu'on n'y confond pas l'hommage rendu aux agents secondaires avec le culte qui n'est dû qu'à Dieu. Les formes, les pratiques extérieures y sont simples ou, pour mieux dire, nulles; on s'y renferme dans la profession même de la foi, dans le commerce ou l'échange de rapports, par la prière, entre le créateur et la créature. Des cérémonies il n'y en a point; tout se revêt de la simplicité imposante d'une réunion d'hommes qu'attire le même but de rendre grâce à Dieu des dispensations qu'il lui a plu d'étendre sur la communauté, et se réduit à écouter avec fruit, par la bouche des agents secondaires, le but moral que doit se proposer toute société organisée sur des bases saines et durables d'égalité.

La seule secte qui fasse en quelque sorte exception à cette règle générale, c'est celle des catholiques. Néanmoins, il faut le reconnaître, le catholicisme aux

États-Unis diffère essentiellement du catholicisme en Europe; c'est la même foi, soumise à la même règle, à la même discipline, au même chef temporel, mais mise en pratique avec des formes considérablement modifiées par l'empire intellectuel que la majorité exerce, et que les prêtres catholiques ont eu le bon esprit de respecter et de subir; car, en matière de religion comme en politique, c'est encore, aux États-Unis, la majorité qui fait loi.

C'est en respectant ainsi les instincts de la société américaine, en marchant de front avec toutes les sectes qui divisent les chrétiens d'Amérique, en ne froissant aucun de leurs préjugés, mais en redoublant, au contraire, de zèle, de talents, de persuasion, de dévouement à la grande cause de la civilisation et de la marche progressive de la société, que la religion catholique fait, chaque année, de si grands progrès. La foi et la tolérance, telles sont les bannières sous lesquelles s'avance le catholicisme. Ce n'est point l'unité du gouvernement de l'Église romaine qui fait sa force et augmente ses progrès; suivant moi, l'effet serait plutôt contraire, car les susceptibilités de la démocratie tiennent en état de suspicion l'unité du gouvernement de l'Église romaine: ce sont deux pouvoirs qui se contrarient, qui ne peuvent marcher sur le même territoire; l'un d'eux doit céder le pas à l'autre.

Ce qui a été favorable jusqu'ici au catholicisme romain aux États-Unis, à son extension, c'est que les catholiques américains tendent de plus en plus à s'écarter de cette unité par rapport à la reconnais-

sance d'un chef temporel dont l'origine, comme les principes, sont en dehors de l'unité démocratique.

L'influence démocratique et puritaine est telle aux États-Unis, que je suis d'opinion que le nombre des catholiques romains diminuerait sensiblement s'il n'était recruté d'une manière démesurée par les émigrants catholiques qui, chaque année, arrivent d'Europe, particulièrement d'Irlande.

La population catholique des États-Unis est actuellement de plus de 1,300,000 âmes; c'est-à-dire que l'Église romaine compte dans son sein un membre contre 13,1 qui en sont sortis.

Certes, c'est là une proportion très-forte de la population qui se groupe autour de la même foi, comparativement à ceux qui s'en sont éloignés par mille routes diverses; cet accroissement des catholiques, dans ces derniers temps, est un fait qui ne doit point surprendre, mais qui cependant, je dois le reconnaître, pourrait avoir quelque chose d'alarmant en vue des principes professés par les Pères de l'Église romaine, si contraires à l'unité démocratique et à ses institutions. Le pouvoir occulte de Rome a des voies contre lesquelles toute société démocratique ne saurait trop se tenir en garde, et l'esprit d'humble résignation et de tolérance affectée qui caractérise le clergé catholique américain ne doit pas en imposer sur les vues sinistres que sait ourdir et préparer de longue main un pouvoir qui a toujours eu plus à cœur l'asservissement des âmes pour arriver au pouvoir temporel, et s'immiscer ensuite dans les affaires politiques, qu'à

répandre les lumières et les consolations de la religion du Christ. Je suis loin, cependant, de vouloir nier tout le bien que le clergé catholique a pu faire, et surtout que certaines corporations religieuses, les missionnaires entre autres, n'aient rendu d'immenses services à la civilisation dans le nouveau monde. J'en ai recueilli moi-même les témoignages vivants dans mes longues courses au travers de l'Amérique du Nord, et je crois avoir suffisamment rendu justice, dans le *Précis historique* qui précède, au mérite et au noble dévouement de nos missionnaires français.

Du reste, jusqu'ici le catholicisme américain se fait remarquer par le même esprit de liberté et d'indépendance qui exerce une si puissante influence sur toutes les associations religieuses aux États-Unis. J'aime à espérer, tout en reconnaissant que les faiblesses trop communes à l'intelligence humaine se retrouvent sur ce nouvel hémisphère comme sur l'ancien, que les Américains ne voudront pas tenter de réconcilier deux principes contraires et contradictoires : celui de l'allégeance au pouvoir temporel de Rome dans leurs actes de croyance, et celui de l'unité démocratique qui prescrit la souveraineté et l'indépendance de la nation, et par conséquent de tous les citoyens qui en sont membres.

Au reste, un pareil état de choses ou schisme a déjà existé, à ma connaissance, aux États-Unis, et je n'ai pas remarqué que la société ait été pour cela en danger. J'ai vu le pouvoir temporel de Rome méconnu par les catholiques de la Louisiane, et ceux-ci persévérer

néanmoins avec zèle dans les prescriptions religieuses du catholicisme. Certes, il ne peut y avoir aucune impossibilité à ce que les catholiques des États-Unis professent leur foi et leur dogme sans qu'ils soient pour cela obligés de se soumettre à l'autorité absolue d'un chef résidant en dehors du territoire américain. Ces temps d'absolutisme dans les croyances religieuses sont passés, et l'état actuel des lumières, particulièrement chez les Américains, s'y refuse.

Je suis porté à croire que, dans les siècles démocratiques, les hommes doivent rentrer de plus en plus dans le christianisme, mais sortir de la dépendance de l'Église romaine, dont les lois et les prescriptions temporelles s'éloignent du vrai christianisme. Pour rester dans le giron de l'Église romaine, de son unité temporelle, il faudrait aux peuples un esprit de résignation trop contraire aux habitudes que donne la liberté. Or, l'influence de la liberté s'étend de jour en jour beaucoup trop pour ne pas détruire tout sentiment de servilité même chez les organes de l'autorité pontificale!

Enfin, je conclurai par faire remarquer qu'aux États-Unis les sectes religieuses fournissent une classe d'hommes toujours disposés à résister par toutes les forces de la croyance à l'empiétement des vices et du relâchement de moralité, le plus grand des ennemis de la liberté.

Vouloir fixer la durée des institutions américaines serait donc tenter l'impossible; sans doute toutes les œuvres humaines doivent avoir leur fin, comme

elles ont eu leur commencement ; mais, comme cette fin ne peut arriver que par l'introduction des vices dans la communauté, je regarde qu'un des moyens d'en retarder l'époque, est cette noble et pacifique résistance du christianisme, qui, dans ce pays, ne s'écarte jamais de sa mission, prêchant la morale, sans défendre la poursuite des intérêts matériels, mais de ramener constamment l'homme à reconnaître cette grande vérité : « Qu'enfants d'une même Providence, nous lui devons en offrande nos premiers et nos derniers vœux ! »

CHAPITRE XVII.

DE L'INSTRUCTION AUX ÉTATS-UNIS.

Mutuellisme entre l'instruction et la religion. — Touchant exemple du dévouement des premiers émigrants à la cause de l'instruction publique. — Loi sur l'instruction publique de la Nouvelle-Angleterre. — Les mêmes lois existent dans les États de l'Ouest. — Système suivi dans l'Ohio; — dans le New-York. — Statistique sur l'enseignement dans le New-York. — Situation de l'enseignement aux États-Unis en 1840. — Écoles du dimanche. — Bibliothèques publiques. — Cours publics pour les jeunes ouvriers des diverses branches industrielles. — Le penchant vers les plaisirs intellectuels se trouve dans toutes les classes de fortune. — Il existe dans la société américaine un niveau moyen. — On ne trouve point aux États-Unis d'écoles spéciales de commerce et d'économie politique. — La société en étant considérée comme la meilleure école. — Aux États-Unis, la puissance de la parole écrite est plus grande que celle de la tribune. — La démocratie est favorable au développement des connaissances humaines.

J'ai déjà dit dans le chapitre précédent que la religion aux États-Unis était éclairée, dégagée des préjugés qu'entretient l'ignorance, et que la raison pour laquelle le christianisme était si répandu, c'est que le peuple était également instruit. Aucune société n'a fait plus d'efforts, de sacrifices pour répandre les bienfaits de l'instruction; on peut vraiment dire des Américains que la religion et l'instruction se prêtent un secours mutuel, et tendent à maintenir parmi eux les vrais principes de l'égalité et de la liberté.

Ce principe de mutuellisme entre l'instruction et

la religion, seules bases durables de la démocratie, existait dans le cœur des premiers émigrants, et se développa chez eux, dès le jour de leur arrivée sur la terre d'expatriation, avec une ferveur qui n'avait d'égale que leur foi, d'émule que leur désir d'être libres.

Seize ans après le débarquement des *pèlerins* sur les rochers de Plymouth, le conseil administratif de la colonie, alors appelé *Cour générale*, votait, en septembre 1636, 10,000 francs pour la création d'une université qui porta plus tard le nom d'Howard, l'un de ses premiers bienfaiteurs. Pour ces temps c'était une somme énorme et équivalente à toute une année des revenus de la colonie, couvrant alors environ 15,000 hectares. Mais, vu les circonstances dans lesquelles se trouvaient les nouveaux émigrants, cette donation acquérait un plus grand mérite encore; car la colonie manquait alors de tout, et était inquiétée constamment par les indigènes; d'ailleurs il n'y avait encore que très-peu d'habitants : on comptait 5,000 familles au plus; enfin il existait parmi eux des ferments de dissidence religieuse qui menaçaient la paix intérieure. Malgré cette situation défavorable, les habitants n'hésitèrent pas à s'imposer, chacun suivant ses moyens, pour subvenir aux frais d'installation et d'entretien de leur premier établissement d'instruction publique.

Un tel fait était trop honorable pour la mémoire des courageux émigrants qui sont venus planter une des premières colonies de la Nouvelle-Angleterre, pour

ne pas être recueilli par l'historien; et d'ailleurs, seul, il montre trop bien le caractère, l'esprit des fondateurs, leur juste appréciation de toute l'importance de l'éducation, et les efforts qu'ils ont su faire, dans des temps vraiment difficiles, pour en assurer les ressources et les bienfaits aux nouveaux citoyens appelés à jouir de leur héritage.

Ainsi les Américains ont compris dès l'origine que, pour maintenir l'égalité parmi les hommes, il était indispensable que l'égalité s'étendît, autant que possible, sur les intelligences elles-mêmes, en mettant à leur disposition des moyens égaux.

Les efforts des premières sociétés en Amérique ont donc été dirigés vers ce louable but, et tous à l'envi ont rivalisé dans l'application des moyens à employer pour empêcher l'ignorance de pénétrer dans leur sein et conserver les bienfaits de la liberté.

Dans les provinces de la Nouvelle-Angleterre, la loi prescrivait à chaque commune de 50 familles d'élever uneécole, de subvenir à son entretien et aux frais d'une instruction primaire. Tous les habitants étaient tenus d'y envoyer leurs enfants. Dans les arrondissements comptant au moins 100 familles, les habitants étaient également obligés par la loi de subvenir aux frais et à l'entretien d'une école moyenne ou supérieure, où les élèves recevaient le degré d'instruction nécessaire pour être admis à l'université d'Howard. De cette manière, la jeunesse américaine pouvait trouver sur son sol natal tous les éléments d'une éducation

complète, depuis l'école primaire jusqu'au degré de l'université.

Telles furent les sages prévisions par lesquelles les puritains de 1647, c'est-à-dire de la première génération, cherchèrent à assurer à leur nouvelle patrie une population saine d'esprit et capable de comprendre, d'apprécier les bienfaits de la liberté. Cependant ces hommes étaient pauvres, leurs ressources par conséquent très-limitées; néanmoins ils firent les plus grands sacrifices pour fonder leurs écoles, et jetèrent ainsi les premiers fondements de l'enseignement universel. Quel exemple! mais surtout quelle pratique des principes démocratiques!

Les temps, les circonstances ont apporté graduellement quelques modifications à cette loi, la plus sainte des lois sociales; elle n'a pas été transmise jusqu'à nous dans toute sa force, dans toute sa pureté, dans toute sa rigidité primitive; et l'injonction à toute famille d'envoyer ses enfants à l'école primaire communale n'a pas toujours eu le même degré de force. Néanmoins l'esprit de cette belle institution est resté le même: il domine la société entière dans les États de la Nouvelle-Angleterre; il a jeté des germes profonds et durables dans toutes les parties de l'Union où ses enfants ont émigré, et doit préparer ainsi la génération à venir pour conserver la liberté que les générations passées ont su conquérir et maintenir.

Dans l'Ohio, l'Indiana, le Michigan, l'Illinois, le Missouri, où les émigrants de la Nouvelle-Angleterre se retrouvent en grand nombre, l'instruction primaire

a pénétré avec cette race d'hommes, et étend aujourd'hui ses bienfaits à la porte de chaque citoyen.

L'État de l'Ohio, dans l'Ouest, est un de ceux où l'éducation a fait le plus de progrès. Dans la constitution de cet État, il a été exprimé en principe que « la religion, la moralité et l'instruction sont essentiellement nécessaires à l'établissement d'un bon gouvernement et au bonheur des hommes. » Les écoles publiques sont placées immédiatement sous la protection du gouvernement, en tant toutefois que le droit et la liberté de conscience ne s'en trouvent pas contrariés.

Le système d'écoles communales y est fondé sur les meilleures bases possibles. L'État s'est en outre occupé de pourvoir à la constitution d'un fonds pour des écoles supérieures et des universités.

D'après l'existence de ce sage et vaste système d'éducation dans l'Ohio, cet État est devenu la concentration, le rendez-vous intellectuel, en quelque façon, pour la jeunesse de tous les États de l'Ouest, et acquiert, sous ce rapport, de plus en plus une réputation méritée. Les jeunes gens s'y rendent du Sud et Sud-Ouest, comme aussi de l'Est ; et tout en venant puiser dans ces établissements de salutaires leçons de morale et de science pour leur vie ultérieure, ils s'y familiarisent avec la contemplation des vastes prodiges qu'ont enfantés ces riches contrées de l'Ouest, et font pénétrer ainsi de bonne heure dans leur jeune imagination, avec ces scènes, le germe d'activité et d'esprit aventureux qui les caractérise.

L'État de l'Ohio compte aujourd'hui 6 grands colléges où les jeunes gens peuvent recevoir leurs degrés, un très-grand nombre d'écoles secondaires; et chaque hameau possède son école primaire.

L'éducation des femmes n'y est pas moins bien soignée; dans toutes les villes un peu considérables, on trouve des institutions pour les filles très-bien dirigées, et où leur moral et leur esprit sont également soignés de manière à en faire des mères honorables et d'utiles compagnes pour leurs maris.

Dans le New-York, l'introduction de l'éducation primaire, sous la protection directe de l'assemblée législative, date de 1795, époque à laquelle 500,000 francs furent annuellement consacrés à l'encouragement de l'instruction primaire. En 1805 la législature dota l'instruction publique d'un fonds permanent provenant d'une certaine quantité de terres domaniales abandonnées à cet effet comme fonds publics. En 1812 le système des écoles primaires fut l'objet de l'attention de la législature, qui le régularisa et pourvut plus libéralement à ses besoins.

En 1841 on comptait 10,769 arrondissements d'écoles communales, qui recevaient, non compris la ville de New-York, 592,564 enfants au-dessus de 5 ans ou au-dessous de 16 ans.

Le fonds général des écoles s'élevait alors à 30,000,000 de francs.

Le salaire des maîtres était de 90 francs par mois.

Ces écoles sont ouvertes, en moyenne, 8 mois de l'année.

L'expérience s'est chargée de prouver que, dans l'intérêt de l'instruction publique, il valait mieux laisser à la charge des arrondissements une partie des dépenses à payer pour leurs établissements, que de les rendre entièrement libres de charges.

Du reste, l'instruction primaire a reçu dans tous les États de l'Union les premiers soins des législateurs. Ainsi, dans tous, il existe un fonds des écoles qui, en général, repose sur une large dotation domaniale dont les intérêts sont consacrés à couvrir toutes les dépenses, en réservant de plus aux institutions les avantages de l'accroissement de valeur que ces terres sont susceptibles de prendre dans chaque localité. En dehors de cette ressource fixe, les habitants se soumettent à une taxe directe qui fournit ainsi un contingent pour subvenir à l'entretien des écoles et aux frais de l'enseignement; enfin, et très-souvent, des donations volontaires viennent encore accroître ces fonds.

Voici, d'après les rapports officiels de 1840, quelle était la situation de l'enseignement public dans l'Union :

Enseignement primaire ou communal : nombre des écoles, 47,209 ; nombre des élèves qui suivent ces écoles, 1,845,244 ; 468,261 élèves sont à la charge du public.

Enseignement supérieur ; pensionnats : nombre de ces établissements, 3,242 ; nombre des élèves, 164,159.

Enseignement universitaire : le nombre des colléges et universités est de 173 ; nombre des élèves, 16,238.

Mais en dehors de tous ces moyens, en quelque fa-

çon officiels, de répandre l'instruction parmi toutes les classes de la société américaine, les Américains font encore appel à d'autres ressources qu'ils puisent dans leurs dispositions individuelles, et qui ne produisent pas moins de résultats heureux sur l'état moral et intellectuel du peuple. Je veux parler de l'institution des écoles du dimanche, *sunday schools*, que j'ai trouvée mise en pratique sur divers points de l'Union.

Ces écoles sont, en général, sous la surveillance immédiate des membres de la société les mieux partagés par la fortune ou l'éducation; des hommes, des femmes appartenant à cette classe de la société que nous appellerions en France la haute bourgeoisie, rivalisent de soins, de zèle, de dévouement à la cause de l'instruction des classes ouvrières, œuvre pieuse qui trouve sa récompense dans la satisfaction qu'on éprouve lorsqu'on a la conscience d'avoir accompli un acte de charité.

On estime qu'il y a aux États-Unis 140,000 institutions de cette dénomination, moitié pour les garçons, moitié pour les filles, qui entretiennent 16,000 écoles, où plus d'un million d'enfants des deux sexes sont instruits dans la lecture et l'écriture.

Les principes de l'instruction donnée dans ces établissements roulent sur l'enseignement de l'Écriture sainte; à cet effet on se sert de livres américains qui reproduisent par questions et par réponses toute l'Écriture sainte, ou au moins ses plus intéressants passages comme instruction morale.

Toutes ces écoles possèdent, en général, des bi-

bliothèques destinées à l'usage des personnes qui les fréquentent.

On ne saurait se former une juste idée du bon effet moral qu'exercent ces écoles sur les classes ouvrières pour lesquelles elles sont particulièrement destinées.

J'ai été invité plusieurs fois à les visiter, et je me rappelle, entre autres, m'être trouvé chez MM. Dupont (de Nemours) frères, établis sur la Brandywine, dans le Delaware, où, les premiers, ils ont créé d'importantes usines, et avoir vu les fils et filles de ces notabilités industrielles diriger des écoles du dimanche. Je me souviens, surtout, de la tenue extérieure de tous ces garçons et de toutes ces jeunes filles, caractérisée par une grande propreté, une apparence de contentement et de satisfaction individuelle d'être instruits par les enfants de leurs chefs. Il s'établissait ainsi dans cette classe de jeunes ouvriers, par cet enseignement mutuel sous la direction de leurs jeunes maîtres, une espèce d'esprit de conduite et de tenue dont on aimerait à retrouver plus souvent les salutaires impressions dans les rangs de classes plus élevées en Europe.

Le nombre des institutions qui ont pour but l'instruction du peuple dans les diverses branches industrielles de la société américaine est infini; chaque État, chaque comté, chaque commune, chaque ville en compte plusieurs. Chaque année on voit de nouvelles associations se fonder, dans le but d'établir des bibliothèques, des salons de lecture, spécialement destinés à la jeunesse engagée, soit dans le commerce,

soit dans les arts industriels, soit dans les arts libéraux.

Dans le Massachusetts, par exemple, chaque comté est pourvu de plusieurs bibliothèques publiques, supportées par les contributions volontaires des sociétés pour l'instruction publique. Des cours publics y sont donnés gratuitement aux frais de ces institutions.

Toutes ces bibliothèques présentent ensemble plus de 185,000 volumes. Ces institutions ont fait, dans une année, 100.000 francs de dépenses pour leurs cours publics, qui ont été suivis par 33,000 individus.

On compte, en outre, dans cet État 307 villes où villages possédant des bibliothèques. Un certain nombre de bibliothèques appartenant aux colléges sont assez bien fournies ; ainsi, celle du collége ou université de Howard a près de 51,000 volumes; celle de Amherst, 13,000 volumes; celle de William, 7,500, etc. La bibliothèque de la société des antiquités américaines, à Boston, a 12,000 volumes.

Boston seul contient plus de 10 établissements pour la location des livres en lecture, présentant un ensemble de 50,000 volumes.

Le nombre total de volumes auquel on porte tout ce qui existe dans les bibliothèques publiques de Massachusetts, non compris celles appartenant aux écoles du dimanche, est de 500,000 volumes.

Il y a des bibliothèques des écoles du dimanche qui ont 100,000 volumes ; d'autres, 30,000.

Souvent les hommes les plus éminents du pays contribuent volontairement et sans rétribution à l'in-

struction publique, et font aux classes ouvrières des cours d'économie politique, de finances, de morale et de littérature.

Dans ces derniers temps, le vénérable ex-président Adams s'est arrêté dans plusieurs grandes villes de l'Union, en se rendant de Boston à Washington, et a développé dans une série de lectures faites devant une assemblée de jeunes apprentis et ouvriers, les points les plus importants de l'instruction publique.

Pendant son séjour à Baltimore, par exemple, il a traité les profondes questions des droits commerciaux des nations; développé les qualités qui doivent distinguer la classe des commerçants, celle des travailleurs; enfin, il a montré, avec éloquence, quels avaient été les progrès de la civilisation par l'heureuse influence des bienfaits d'une éducation à la portée des masses.

Dans tous ces cours, dans toutes ces lectures, les principes d'une saine démocratie forment invariablement le texte de certaines revues générales que les professeurs ont soin de placer devant les yeux de leurs auditeurs. Par ce moyen, la société est constamment mise en garde contre les doctrines des démagogues qui voudraient jeter des semences subversives des principes démocratiques; on leur rappelle cette vérité inscrite en tête de la constitution américaine, que toutes les classes de la société sont également appelées à travailler, puisqu'on ne peut arriver à une position respectable que par ses propres efforts; que la nature des institutions, le caractère des lois, le génie du

gouvernement s'opposent à l'introduction de priviléges en faveur d'aucune classe spéciale de la société, à l'accumulation des richesses dans une seule famille, et annulent de fait toute distinction de naissance ou de rang.

L'expérience de tous les jours donne, du reste, suffisamment la preuve que le pauvre d'une génération devient le riche de la suivante ; que l'homme le plus humblement placé dans la société s'élève tous les jours par son industrie et l'intégrité de son caractère, tandis que celui qui compte sur la fortune dont il a hérité pour soutenir ses prétentions, se trouve complétement déçu, lorsque celle-ci vient à lui manquer. La seule aristocratie qu'admettent les institutions américaines, c'est celle de la supériorité de l'intelligence et de la vertu.

Rien, certes, ne peut contribuer davantage à l'affermissement et à la perpétuité des institutions démocratiques américaines que ces cours publics dont le nombre se multiplie de plus en plus; l'esprit public y est tenu en éveil contre les tendances dangereuses d'une fausse idée du luxe, et on y encourage le travail, l'activité, l'industrie. Aussi, il faut le reconnaître, aux États-Unis l'esprit national est plutôt dirigé vers l'utile que vers le beau ; on s'occupe moins encore aujourd'hui de la sculpture, de l'architecture et de la peinture, que de tout ce qui peut contribuer au bien-être de la majorité.

Mais chaque progrès social a son époque, et celui des beaux-arts, certes, ne peut être éloigné aux

États-Unis; car on distingue déjà dans la société américaine un grand nombre d'individus doués d'un goût naturel et éclairé pour le beau, et d'une juste appréciation des arts libéraux. Quant à ces nobles professions, qui dénotent chez les peuples qui les cultivent avec le plus de succès l'état d'avancement de civilisation auquel ils ont atteint, l'Amérique n'est point en arrière des autres nations, plus avancées en apparence; car déjà elle compte une classe nombreuse d'artistes en tous genres, dont les noms se sont honorablement placés auprès de ceux qui, en Europe, occupent le premier rang.

Ainsi, la société américaine prouve avantageusement, qu'en proportion de la diffusion des lumières, du développement de l'intelligence par le progrès de l'éducation, se manifeste le progrès dans tous ses rapports sociaux, dans ses institutions civiles et commerciales, et dans tous ses intérêts matériels en général.

L'instruction, depuis le degré le moins élevé de l'école primaire jusqu'au plus élevé des lettres et des sciences, répand donc les bienfaits des lumières dans les rangs de la société américaine; c'est, en effet, un élément de richesse, de prospérité et d'indépendance trop bien apprécié par les Américains, pour qu'il n'en soit pas ainsi.

L'éducation finit en général de bonne heure chez les Américains, parce qu'ils sentent tous le besoin d'exercer une profession, et qu'il faut, par conséquent, y consacrer quelques années d'apprentissage. Mais un

grand nombre poursuivent au delà leur éducation spéciale vers une branche particulière par amour de la science, comme aussi par le désir d'acquérir un rang distingué parmi leurs concitoyens.

Sans doute, en Amérique la plupart des riches ont commencé par être pauvres. Mais, là comme partout ailleurs, ceux qui ont le goût de l'étude sont toujours en petit nombre, et appartiennent rarement à la classe des riches proprement dite; et d'ailleurs ceux-là, par un instinct qui leur est propre, trouvent toujours le temps de s'y livrer.

Le penchant vers les plaisirs intellectuels ne se transmet pas plus qu'aucune autre des dispositions qui distinguent les hommes, et l'état de fortune, acquise ou transmise, n'a rien de commun avec ce don de notre nature; il se trouve donc aux États-Unis comme ailleurs, dans toutes les classes de fortune, des hommes qui tiennent en honneur les travaux de l'intelligence.

Ainsi la volonté de se livrer à ces travaux ne manque pas plus que le pouvoir.

Je crois que dans aucune société autant qu'aux États-Unis il ne s'est etabli dans les connaissances humaines un niveau mitoyen aussi marqué, et dont tous les esprits se sont rapprochés; mais je ne pense pas que cette situation intellectuelle se soit faite au détriment des intelligences supérieures, privilégiées ou hors ligne : je crois au contraire que le mouvement est constamment ascendant, que ce sont les uns qui s'élèvent et non les autres qui s'abaissent.

L'abaissement de l'esprit humain me paraît un contre-sens, un acte contre nature : le professeur habile peut descendre au niveau de l'entendement de ses auditeurs pour se faire mieux comprendre d'eux; mais sa haute intelligence ne souffre pas, ne s'abaisse pas par suite de cette opération de son esprit.

Oui, on rencontre une multitude immense d'individus aux États-Unis qui ont le même nombre de notions à peu près en matière de religion, d'histoire, de science, d'économie politique, de législation, de gouvernement; cela tient non au manque d'intelligence supérieure dans ces diverses branches, mais bien à l'heureuse et libre transmission des idées, des connaissances, des faits par ces innombrables voies que l'état avancé de l'instruction a su ouvrir et mettre à la portée de tout le monde.

Qu'on ne croie pas pour cela qu'on trouve aux États-Unis, comme dans les villes de notre vieille Europe, des écoles spéciales où des professeurs de science commerciale, d'économie politique, de législation ou de gouvernement traitent uniquement ces divers sujets, à grands frais d'éloquence, de raisonnements abstraits ou de vagues théories. Dans ce pays on considère que la société elle-même est la meilleure école pour acquérir toutes ces connaissances, et les affaires de la vie ordinaire les meilleures leçons pratiques. Les Américains sont des maîtres habiles dans la pratique des différentes branches des connaissances humaines, tandis que souvent les *professeurs* habiles qui discourent longuement devant nos assemblées sur ces

mêmes matières ne sont que des *élèves* : le rôle est renversé.

Nous ne manquons pas en France de savants professeurs dans les sciences commerciales ou d'économie politique; mais nous possédons très-peu d'hommes rompus aux affaires, de vrais négociants et encore moins d'économistes.

Si les Américains font un grand usage de la parole comme hommes politiques, il n'en font pas un moins grand des moyens de la transmettre. Il ne faut que signaler le nombre de publications périodiques de tous genres qui s'imprime en une année pour établir ce fait; il dépasse actuellement 1,600.

Aux États-Unis on écrit donc beaucoup, mais on lit encore davantage, car presque tout le monde sait lire; aussi la puissance de la parole écrite est-elle plus grande que celle de la tribune. La presse parle à tout le peuple; aussi est-ce presque le seul peuple instruit de ce qu'il faut savoir pour n'obéir qu'aux lois. Disons aussi qu'aux États-Unis la presse sait se respecter, et qu'elle ne se déshonorerait jamais par la production d'histoires scandaleuses, de romans immondes, comme certains journaux français, et que dans ce pays démocratique les organes de la publicité ne pourraient se livrer à la propagation de l'immoralité sans attirer sur eux la censure de la société et la sévérité des lois.

Les auteurs américains produisent moins des œuvres d'imagination ou de profonds raisonnements que des ouvrages dans lesquels ils consignent le résultat

de leurs propres observations ou l'interprétation de leurs pensées ; en général, les Américains ne traitent que les matières ou les sujets qu'ils connaissent à fond, et sur lesquels ils ont pu agrandir la sphère de leur expérience par la pratique. Rarement se livrent-ils à des raisonnements ou à des commentaires sur les suggestions des écrits antérieurs. Aussi remarque-t-on que les ouvrages américains ont un cachet qui s'impressionne de l'intelligence pratique de leurs auteurs plutôt que de l'élévation de leur style ou de leur profonde érudition.

Il n'est donc point étonnant d'après cela que les écrivains américains traitent plutôt des sujets de religion, de législation ou d'éducation, que d'imagination, d'esprit ou de science profonde, œuvres qui supposent toujours dans ceux qui s'y livrent des loisirs que la société américaine connaît encore à peine.

Cependant il ne faudrait pas conclure de ce que les affaires font une puissante diversion aux études, que la retraite et le loisir soient les principaux éléments des progrès ou de la pratique des lettres ; les efforts au contraire les plus remarquables de l'imagination ont presque toujours rapport à l'humanité, et sont par conséquent, en général, provoqués par le contact des hommes. Certes, les efforts sont plus vigoureux lorsqu'ils résultent d'un esprit stimulé par les principaux ressorts de l'humanité : l'émulation, les amitiés, les oppositions qui se rencontrent chez un peuple actif, énergique et ambitieux, au milieu des fréquentes occasions qui poussent une société libre vers un mou-

vement progressif; alors, en effet, les membres de cette société sont capables des plus grands efforts d'esprit ou de raisonnements philosophiques. Or la démocratie américaine contient tous ces éléments, et elle a déjà donné des gages suffisants au monde pour prouver qu'elle possède des hommes d'un esprit et d'un génie assez élevés pour se livrer aux plus hautes spéculations que peut atteindre l'esprit humain.

CHAPITRE XVIII.

DE L'INDUSTRIE AGRICOLE.

Les Américains sont agriculteurs avant tout. — Admirable disposition du sol des États-Unis pour l'agriculture. — Caractère des Américains favorable au développement de cette industrie. — Dangers auxquels l'expose son caractère spéculateur. — Du coton. — Du sucre. — Du tabac. — Du riz. — Des céréales. — Pommes de terre. — Houblon. — Autres produits du sol. Tableau de la valeur comparative des produits du sol par États et par habitants.

L'industrie agricole a servi de point de départ à la nationalité américaine, et constitue encore aujourd'hui sa première, sa plus importante richesse; car c'est par les immenses ressources qu'offre le territoire privilégié des États-Unis qu'ils peuvent donner au monde les meilleures garanties de leur prospérité présente et à venir, et de leur heureuse condition comme peuple civilisé.

Les Américains sont agriculteurs avant tout; leur origine, la nécessité, leur position ont en effet contribué également à les constituer tels. A leur origine anglo-saxonne ils doivent les qualités indispensables à l'agriculteur : un sang-froid imperturbable, un rare esprit de persévérance, et par-dessus tout cette aptitude et cette opiniâtreté dans le travail caractéristique des soldats de Cromwell. L'obligation de fonder leur liberté et de se rendre indépendants de la mère

patrie, dont ils s'étaient exilés volontairement, les contraignit de demander à la terre ce qu'elle ne pouvait donner que par un travail soutenu. Enfin l'heureuse position du nouveau continent qu'ils venaient habiter, et qui par ses climats variés et son sol fertile leur assurait des ressources infinies, leur ouvrait un avenir que leur industrie seule pouvait s'approprier.

Les ressources naturelles d'un pays sont dans la fertilité du sol, son climat, la disposition de ses cours d'eau pour la navigation naturelle et pour la création de puissances hydrauliques et sa proximité de marchés. L'Amérique du Nord est largement dotée de tous ces avantages naturels : son sol est en général, mais particulièrement dans les vastes régions qu'arrose le Mississipi, éminemment fertile, son climat des plus variés; ses grands fleuves et ses immenses rivières lui assurent les communications les plus faciles et les plus étendues; sur tous les points, mille ruisseaux qu'entretiennent des sources constantes créent des forces hydrauliques applicables à tous les besoins ; enfin la présence de deux mers depuis la baie de Fondy jusqu'à la rivière Sabine dans le golfe du Mexique, baignant les côtes des États-Unis sur un développement de 1,300 lieues, offre au commerce des facilités d'échange avec les autres parties du monde que la vapeur, dans ces derniers temps, a encore rapprochées des producteurs.

Mais ce qui donne plus de valeur à tous ces éléments physiques, c'est, sans contredit, le caractère

même de la population essentiellement agricole et industriel.

Ainsi tout concourt à porter la nation américaine au plus haut degré de prospérité : intelligence, activité, persévérance, sentiments religieux, instruction, leurs institutions enfin et la liberté dont ils jouissent.

Le caractère intellectuel et moral d'un peuple contribue directement à son plus ou moins de progrès dans la grande œuvre de civilisation que les hommes se proposent comme corps de nation. Ainsi, par exemple, les garanties de justice, sans lesquelles une société ne saurait exister, ne se trouvent pas tant dans les lois que dans le pouvoir qui les a faites, qui les a obtenues, et sans l'appui duquel elles ne sont rien; les lois ne sont quelque chose, ne peuvent avoir de force qu'avec le concours du peuple. Que pourraient, je le demande, les meilleures lois, sans une détermination vigoureuse de la part du peuple à les faire exécuter et à leur obéir? Et, en général, ce sont moins les lois qui manquent à la société, que leur mise en pratique; le peuple ayant rarement ce caractère, ce nerf, ce zèle qui ramènent ceux qui sont chargés de leur exécution à ne pas s'en écarter!

C'est là une disposition particulière qui forme, j'oserai le dire, l'esprit national d'un peuple. Lorsque cette disposition péremptoire de la volonté d'un peuple n'existe pas, il est difficile qu'il arrive à la pratique des lois, car cet esprit national peut être regardé avec raison comme la clef des libertés publiques. Or, cette disposition forme essentiellement le fond du

caractère américain, et certes c'est la base la plus solide du grand problème social qu'il présente au monde d'un peuple de plus de 17,000,000 d'hommes se gouvernant lui-même!

Un autre trait du caractère américain, c'est que la liberté individuelle et la sécurité de la propriété sont pour lui des biens qu'il a pris soin, non-seulement de bien définir dans ses lois, mais qu'il est prêt à faire respecter avec vigueur, par suite de l'esprit de jalousie que lui donne la liberté et le degré de considération que chaque ordre de l'État sait conserver pour lui-même.

De plus, il est évident que ce qu'on appelle liberté politique, ou le droit que chaque individu a d'agir suivant sa position, pour lui-même ou pour le public, ne peut exister que basé sur ce même principe; car la propriété d'un individu peut être sauvée et sa personne rendue à la liberté par les formes ordinaires d'un jugement civil; mais les droits sacrés de l'esprit humain ne peuvent être défendus que par ses propres efforts.

Les Américains ont admis ce principe comme la base fondamentale de leur société, et ils l'ont mis en pratique jusqu'ici avec un succès qui leur assure un avantage incalculable dans leur organisation sociale sur toutes les nations modernes les plus avancées.

Doué de cette énergie de caractère et avec ces principes de liberté et de sécurité individuelles, doit-on s'étonner que le peuple américain ait donné un

si grand développement aux intérêts agricoles, dans le but de leur assurer une prépondérance marquée sur toutes les autres industries? Non, sans doute. Dans un pays où chacun est assuré du fruit de son travail, avec un but d'indépendance et de bonheur toujours devant les yeux, et possédant un territoire d'une richesse incomparable, l'Américain devait diriger toute son intelligence, toute son aptitude vers cet objet qu'il était certain d'atteindre avec de la persévérance.

Une seule chose, il faut le reconnaître, a droit de nous étonner, et nous ne pouvons nous refuser à l'exprimer : c'est qu'au milieu de tant de circonstances heureuses que la Providence semble avoir accumulées à plaisir sur cette portion privilégiée du globe, les Américains ne se soient pas plus tenus en garde contre le développement démesuré de leur caractère spéculateur. Mais les sociétés comme les hommes qui les composent ont leur côté faible; et la société américaine ne devait-elle pas porter, après tout, le sceau de son vice originel?

Tout peuple qui prend les richesses pour base de son jugement sur ce qui est bien ou mal, ne donne-t-il pas au monde la plus grande preuve de sa démoralisation, puisque, pour les obtenir, il est entraîné comme malgré lui à se livrer aveuglément à toute espèce de spéculations? Rien ne peut empêcher alors ce peuple de devenir bientôt esclave, quelles que soient d'ailleurs les lois sous lesquelles il vit; car, dans la démocratie, le peuple étant le souverain légi-

time, la puissance qu'il peut exercer peut également devenir une véritable tyrannie!

Que les Américains soient donc sur leurs gardes! qu'ils s'arrêtent tandis qu'il en est temps encore sur la brèche que leur cupidité a ouverte autour d'eux! qu'ils contemplent avec une religieuse admiration et reconnaissance les immenses ressources répandues sur leur continent et mises à leur disposition pour y faire vivre heureux et libres des millions d'habitants! et ils reconnaîtront bientôt, je n'en doute pas, que dans la culture du sol réside la source première du bonheur et des vertus qui peuvent seuls assurer la durée des nations!

Espérons aussi que, malgré l'ébranlement porté à l'édifice social américain par les dernières calamités financières, les belles institutions primitives de ce grand pays resteront toujours assez vénérées et assez vigoureuses pour ramener les citoyens à l'appréciation de cette grande vérité : Que les sociétés ne peuvent se maintenir que par le travail honnête et l'observation rigoureuse des engagements!

Les garanties de la propriété américaine se trouvent, ainsi que je l'ai dit plus haut, dans la richesse de son sol, et dans la nature de ses produits agricoles dont les plus importants, le coton, le sucre, le tabac, le riz et les grains sont nécessaires au reste du monde.

Je ferai connaître, d'après les documents officiels pris en 1841, quelles sont, pour chacun de ces arti-

cles, les ressources dont les États-Unis peuvent disposer.

Du Coton.

Le coton est une plante indigène de l'Amérique; Christophe Colomb en vit pousser spontanément à Hispaniola en 1494, et en trouva également des plantes dans d'autres îles.

En 1519, des voyageurs espagnols remarquèrent que les Indiens de ces îles employaient du coton pour former leurs couches.

La culture du coton aux États-Unis date de 1775, époque à laquelle le premier congrès provincial de la Caroline du Sud la recommanda à ses habitants.

Néanmoins il paraît qu'elle aurait été introduite d'abord en Géorgie, sinon comme un objet de spéculation, du moins pour l'usage même des habitants. La Caroline du Sud suivit l'exemple de la Géorgie; mais cette culture prit si peu de développement, qu'avant la guerre de la révolution il ne s'exportait pas de ces colonies une seule balle de coton; et un fait assez curieux, c'est qu'à la douane de Liverpool, en 1784, on saisit, comme contrebande, un bâtiment chargé de 8 balles de coton américain, qu'on ne pouvait supposer être le produit de ces pays!

En 1786, la question de l'introduction de cette culture fut agitée dans une assemblée tenue à Annapolis, chef-lieu du Maryland; M. Madison soutint que le climat et le sol des États-Unis étaient très-favorables,

et que les avantages qui en résulteraient pour la prospérité territoriale seraient immenses.

Le coton dit longue soie a été introduit, en 1789, en Géorgie, de Pernambouc.

Le coton des États-Unis est un herbacé annuel et non un arbuste.

La culture du coton aux États-Unis est, comparativement aux autres parties du globe, de récente introduction; néanmoins elle s'y est aclimatée d'une manière remarquable, et y a pris un développement qui la rend aujourd'hui la première et la plus importante des ressources agricoles des Américains.

On cultive du coton dans les États de Virginie, de la Caroline du Nord et du Sud, de Géorgie, de l'Alabama, du Mississipi, de la Louisiane, de l'Arkansas et de Tennessee, dans le territoire de la Floride, et dans le Missouri, l'Illinois, le Maryland, le Delaware et l'Indiana : les terres dans ces premiers États sont généralement d'alluvion et sous l'influence d'un soleil brûlant qui en active la végétation.

Mais le même soleil qui active si puissamment le principe de végétation détermine aussi ces miasmes pernicieux qui engendrent les fièvres. Les rivières de ces contrées sont moins rapides que celles du Nord, elles enrichissent les terres et les bassins qu'elles arrosent périodiquement; mais elles entretiennent par suite des vapeurs dangereuses pour la vie, et nourrissent dans leur sein une multitude de reptiles et d'insectes également pernicieux pour la vie et le repos des hommes; et jusque dans les rues mêmes

de quelques-unes des villes du Sud, on voit les carancres enlever librement des débris animaux abandonnés sur les voies publiques et que la population noire est trop occupée pour enlever elle-même.

L'indigo a été la première culture des Européens sur le littoral de la Géorgie, de la Caroline et dans la Louisiane; mais elle a bientôt été abandonnée pour celle du coton, dit longue soie, qui l'a remplacée entièrement.

Ce produit est particulièrement limité aux îles qui bordent la Géorgie et la Caroline, et sur une lisière dans l'intérieur d'une profondeur de 20 lieues. Mais on remarque que sa qualité diminue à mesure que l'on s'éloigne du littoral. Les îles de Sainte-Hélène, d'Edisto, de Saint-John, etc., dans la Caroline du Sud, produisent les meilleures qualités.

Le coton longue soie réussit également bien en Floride.

La production totale de cette espèce de coton s'élève à 4,000,000 de kilogrammes, qui vont principalement en Angleterre.

On estime la production moyenne par hectare des bonnes terres à coton aux États-Unis de 155 kilogrammes de coton.

Dans un récent rapport du ministre secrétaire des finances américain, on trouve une évaluation qui porte la partie du sol consacrée annuellement à la culture du coton à 814,000 hectares, environ la 300e partie du territoire constitué des États-Unis, ou la 65e partie de la superficie de la France.

Capitaux engagés en permanence dans cette culture.	3,700,000,000 fr.
Fonds de roulement.	150,000,000

Ces évaluations, quoique probablement peu exactes, contribueront à donner une idée de l'importance que la culture du coton a prise comme une des premières richesses du sol américain.

Le développement donné à la culture du coton aux États-Unis dépasse toute prévision. Ce pays, qui exportait en 1791 à peine 1,000,000 de kilogrammes, la 300 millième partie de la production du monde entier, exporte aujourd'hui 262,655,400 kilogrammes, ou 1,313,277 balles; sa production est de 326,989,000 kilogrammes, ou 1,634,945 balles, plus de la moitié de la production entière du monde, qui est estimée à 500,000,000 de kilogrammes!

La production de l'année 1840 a été encore plus forte; elle a produit 435,567,000 kilogrammes, ou 2,177,835 balles.

Les 1,313,277 balles de 1841 ont été exportées dans les proportions suivantes :

Les 2/3 en Angleterre et en Écosse, soit. . . .	858,742 balles.
En France.	348,776
Nord de l'Europe.	56,279
Sur d'autres points.	49,430
Ensemble.	1,313,277 balles.

On a récolté aux États-Unis en 1840 les quantités suivantes de coton pour chacun des États ci-après dénommés par ordre de production :

1°	Dans le Mississipi.	144,919,409 kilogr.
2°	— l'Alabama.	120,189,834
3°	— la Caroline du Sud.	74,453,940
4°	— la Géorgie.	67,164,377
5°	— le Tennessee.	64,125,154
6°	— la Louisiane.	43,820,092
7°	— l'Arkansas.	11,943,596
8°	— la Virginie.	5,383,725
9°	— la Caroline du Nord.	5,000,000
10°	— le Missouri.	180,169
11°	— l'Illinois.	99,994
12°	— le Maryland.	2,836
13°	— le Delaware.	173
14°	— l'Indiana.	90
	Production totale. . . .	537,280,392 kilogr.

L'exportation des 1,313,277 balles, en 1841, s'est opérée dans les proportions suivantes, par les principaux ports d'exportation des États-Unis; savoir :

1°	Par la Nouvelle-Orléans et le Mississipi.. . .	656,846 balles.
2°	— le port de Mobile (État de l'Alabama). .	216,230
3°	— Charleston (produits de la Caroline du Nord.).	162,275
4°	— New-York.	149,560
5°	— Savannah et Darien (Géorgie). . . .	35,596
6°	— les ports de la Floride.	32,207
7°	— Richmond (produits de la Virginie). . .	4,732
8°	— Boston.	3,602
9°	— Philadelphie.	1,934
10°	— Baltimore.	217
	Total des exportations en 1841. . .	1,313,277 balles.

Du Sucre.

L'introduction de la canne à sucre aux États-Unis date de 1742. Cette culture fut importée dans la

Louisiane par les Français. (Voir le premier volume, page 262.)

Elle constitue, avec le coton, le principal objet de la culture de l'État de la Louisiane. Elle a été depuis introduite dans la Floride, sur quelques terres de la Géorgie, de l'Alabama et même du Mississipi; mais elle ne réussit nulle part aussi bien que dans la basse Louisiane.

Ce seul État a produit, en 1840, 124,968,860 kilogrammes.

On récolte dans presque tous les États-Unis une très-grande quantité de sucre érable qui sert à la consommation domestique des habitants.

Les États qui en fournissent le plus sont :

Le New-York.	5,046,995 kilogr.
L'Ohio.	3,494,544
Le Vermont.	2,110,255
Le New-Hampshire.	548,699
Le Massachusetts.	289,613

La production totale du sucre de canne et érable dans les États-Unis est de 140,632,558 kilogrammes.

Du Tabac.

Le tabac est une plante indigène de l'Amérique, dont l'usage était généralement répandu parmi les Indiens lorsque les Européens y mirent pied pour la première fois. Le gouvernement anglais favorisa la culture de cette plante dans ses colonies, et dès 1622

on en retirait déjà un certain revenu. En 1624, le gouvernement s'en appropria le monopole.

Le tabac était tellement estimé, qu'il servit, dans les premières années des colonies, à solder les transactions commerciales entre les colonies et la mère patrie. Ainsi, en 1620, 90 jeunes filles envoyées d'Angleterre pour peupler la colonie furent véritablement vendues aux acquéreurs, à Jamestown, à raison de 60 kilogrammes par tête, les prix variant de 50 à 75 kilogrammes. La colonie de la Virginie n'était alors qu'une espèce de grande plantation de tabac.

En 1669, le gouvernement prélevait encore sur les colons qui s'étaient rendus coupables du crime d'adultère une amende de 250 à 500 kilogrammes de tabac.

La culture avait pris un tel développement sur les terres de la Virginie, qu'avant 1700 les exportations s'élevaient déjà à 14,429,000 kilogrammes.

En 1747, les exportations s'élevèrent à 20,000,000 de kilogrammes, dont 3,000,000 étaient consommés en Angleterre.

Dès 1763 les exportations de tabac des colonies anglaises s'élevaient à une valeur de 6 à 8,000,000 de francs; le Maryland fournissait à lui seul 28,000 boucauts, ou 14,000,000 de kilogrammes.

En 1782, les États-Unis fournissaient à l'exportation 6,000,000 de kilogrammes seulement; mais en 1789 elles s'élevèrent à 45,000,000 de kilogrammes.

Depuis cette époque la culture du tabac a pris une très-grande extension sur toutes les parties de l'Union, mais notamment dans les États du Centre et de l'Ouest.

Voici l'ordre dans lequel chaque État est classé pour sa production :

1°	La Virginie.	37,670,000 kilogr.
2°	Le Kentucky.	26,718,000
3°	Le Tennessee.	14,771,000
4°	Le Maryland.	12,408,000
5°	La Caroline du Nord.	8,386,000
6°	Le Missouri.	4,500,000
7°	L'Ohio.	4,021,000
8°	L'Indiana.	910,000
9°	L'Illinois.	282,000
10°	Le Connecticut.	235,000
11°	La Pensylvanie.	162,000
12°	L'Alabama.	136,000
13°	La Géorgie.	81,000
14°	L'Arkansas.	74,000
15°	La Louisiane.	59,000
16°	Le Mississipi.	44,000
17°	La Floride.	37,000
18°	Le district de Colombia.	27,000
19°	La Caroline du Sud.	25,000
20°	L'Iowa.	4,000
21°	Le New-Jersey.	900
22°	Le Michigan.	800
23°	Le New-York.	744
24°	Le Vermont.	585
25°	Le Rhode-Island.	347
26°	Le Wisconsin.	115
27°	Le New-Hampshire.	115
28°	Le Maine.	31 kilogr.
	Total de la production.	69,000,000

Les États-Unis ont exporté,	en 1821,	66,858	boucauts valant	28,000,000 fr.
»	en 1830,	80,810	» »	29,165,000
»	en 1840,	116,484	» »	50,000,000

Ainsi, pendant 20 ans, les exportations annuelles de tabac ont été de 80,000 boucauts, d'une valeur moyenne de 27,500,000 francs.

Les Américains fournissent des tabacs à tous les peuples; mais dans ces dernières vingt années, de 1821 à 1841, les plus fortes exportations ont été :

1° En Angleterre.	524,640 boucauts.
2° En Hollande.	423,707
3° En Allemagne.	373,918
4° En France.	146,834
5° En divers États..	322,901
Total	1,702,000 boucauts.

Dont l'évaluation a été de 656,732,620 francs.

Ainsi on peut évaluer les exportations annuelles des États-Unis en Angleterre pendant ces vingt dernières années, en moyenne, à 26,232 boucauts, tandis qu'en France elles n'ont été que de 7,311 boucauts seulement, ou un peu plus du quart.

Les exportations ont été en augmentant avec les autres contrées, mais ont diminué sensiblement avec la Hollande.

Du Riz.

Le riz est une production indigène des Indes orientales, qui fut ensuite introduite en Égypte et en Grèce. Sa culture dans la Caroline du Sud ne date que de 1697. Deux méthodes sont suivies aux États-Unis : l'une, la culture humide, et l'autre, la culture sèche. La culture par irrigation est celle qui produit le plus ; elle est généralement adoptée dans les États les plus méridionaux.

La production totale du riz a été, en 1840, de

38,077,365 kilogrammes, fournis comme il suit par :

1°	La Caroline du Sud.	29,964,835 kilogr.
2°	La Géorgie.	6,099,706
3°	La Louisiane.	1,802,267
4°	Le Mississipi.	136,595
5°	L'Alabama.	54,092
6°	La Caroline du Nord.	
7°	L'Illinois.	14,210
8°	Le Tennessee.	3,864
9°	La Virginie.	1,305
10°	L'Arkansas.	464
11°	Le Missouri.	25

L'Angleterre s'approvisionne presque exclusivement de riz provenant de la Caroline, dont les produits sont estimés supérieurs à ceux des autres pays.

Le riz, comme nourriture, est pour les populations de la Chine et de l'Indoustan ce que la pomme de terre est à l'Irlande. Cette graine a puissamment contribué à l'extension de la civilisation dans cette contrée, et forme aujourd'hui une des grandes ressources des expéditions maritimes.

Des Céréales.

La fertilité du sol américain le rend très-propre à la production de toutes les espèces de céréales qui constituent la richesse fondamentale et nationale des États-Unis; et si les peuples pouvaient baser leurs rapports commerciaux sur un système équitable de réciprocité pour leurs droits d'entrée, nul doute que

les États-Unis ne fussent largement à même d'approvisionner le monde entier en grains.

Le relevé officiel de la production en grains de toutes espèces pour l'année 1840 a donné pour résultat l'énorme chiffre de 200,000,000 d'hectolitres; c'est près de 12 hectolitres par individu, le double de la proportion par habitant dans la Grande-Bretagne. Or on évalue généralement la consommation par individu, et sans distinction d'âge ou de sexe, à environ 2 hectolitres; ce serait, d'après ce calcul, 10 hectolitres de surplus dont les Américains auraient à disposer par individu. Si on suppose que 4 hectolitres par individu peuvent bien être absorbés par les distilleries, c'est encore 6 hectolitres de surplus pour les exportations.

Le maïs, dit blé de Turquie, est indigène à l'Amérique du Nord; les Indiens en composaient leur principale nourriture : aussi ce blé réussit-il sous toutes les latitudes.

La production totale de cette espèce de grains a été de 108,055,145 hectolitres, dont la plus grande proportion a été d'abord dans le Tennessee, puis la Virginie, l'Ohio, l'Indiana, l'Illinois, l'Alabama, la Géorgie, le Missouri, etc.

Le blé ou froment réussit presque également bien sur tout le territoire de l'Union; mais en rangeant par ordre de production les divers États, on trouve d'abord que l'Ohio est l'État qui donne la plus grande quantité de blé, puis la Caroline du Nord, la Pen-

sylvanie, le New-York, la Virginie, le Tennessee, l'Indiana, l'Illinois, etc.

La production entière en 1840 a été de 36,843,667 hectolitres, ou 1 hectolitre 50 centilitres par habitant. En Angleterre, la proportion de blé par habitant est de 5,81; en France, de 5 hectolitres.

L'orge, le seigle, le blé sarrasin, les avoines, etc., sont aussi généralement cultivés dans tous les États de l'Union dans des proportions plus ou moins grandes, suivant leur climat et les autres ressources agricoles du pays.

La quantité totale d'orge a été de. . .	1,468,792 hectolitr.
Celle de seigle.	5,977,892
Celle de blé sarrasin.	2,686,990
Avoine.	38,920,767

De la Pomme de terre.

La pomme de terre est un produit indigène de l'Amérique du Sud, où elle vient à une très-grande perfection, et possède un goût distinct de celle des États-Unis.

Il y a trois cents ans, l'usage de la pomme de terre était entièrement inconnu, et il n'y a pas cent cinquante ans, elle n'était que très-peu répandue. On rapporte qu'en 1616 les pommes de terre fournies à la table du roi Jacques Ier s'étaient vendues à raison de 1 *franc* 55 *centimes le litre!*

En 1610, sir Walter Raleigh en introduisit la culture en Irlande, et depuis cette époque elle s'est

étendue avec une surprenante rapidité par toute l'Europe. Aujourd'hui la pomme de terre constitue de fait les trois quarts de la nourriture des Irlandais, et sans son secours, cette île n'eût jamais pu supporter une population aussi grande. L'Irlande compte dix millions d'habitants pour une superficie de 12,600 hectares; c'est environ 800 habitants par hectare.

La pomme de terre a été pour l'humanité une acquisition; aujourd'hui, elle se trouve sur la table du riche comme sur celle du pauvre. Cependant cette plante ne contient pas, à beaucoup près, sous le même poids, la même quantité de parties nutritives que le blé, sans contredit la plus précieuse des graines alimentaires. On évalue même, d'après l'analyse exacte, sa proportion à 1/5 au-dessous; mais, comme la production de la même étendue de terrain donne en poids une quantité de pommes de terre dix fois plus forte que celle du blé, il résulte que la même division de terre peut fournir deux fois plus de nourriture à l'homme en pommes de terre qu'en blé; d'où on peut conclure, par conséquent, qu'un pays où les habitants sont habitués à vivre de pommes de terre, peut toujours supporter une population double de celle qu'un pays de même étendue pourrait soutenir avec du grain, toutes autres circonstances en relations restant les mêmes.

Cette observation peut avoir un grand intérêt sur l'avenir des populations de certaines portions du globe.

La production totale des États-Unis en pommes de

terre a été, en 1840, de l'énorme quantité de 36,000,000 d'hectolitres, environ 2 hectolitres par habitant !

L'État de New-York seul a fourni sur cette quantité plus de 13,000,000 d'hectolitres, c'est trois fois plus qu'aucun autre État de l'Union.

L'hectolitre de pommes de terre se vend 3 francs 44 centimes, ce qui équivaut, à très-peu de choses près, au prix du blé, considérant la différence entre ces deux substances élémentaires.

Du Houblon.

On cultive le houblon dans presque toutes les parties de l'Union, sa consommation augmentant chaque année par suite de l'usage plus répandu des boissons auxquelles cette plante sert de base. La récolte totale des États-Unis, en 1840, a été de 577,000 kilogrammes ; le New-York, et après cet État, le New-Hampshire, en ont formé la plus grande part.

Je terminerai cet aperçu des ressources agricoles des États-Unis, par l'exposition d'un résumé statistique sur les autres produits du sol dont je n'ai encore rien dit.

La production de la *cire* a été de 333,395 kilogrammes ; l'Alabama et le New-York sont les deux États qui en ont fourni la plus grande quantité.

La production du *chanvre* et du *lin*, 990,915,000 kilogrammes ; l'Ohio et le Kentucky en ont donné la plus grande partie.

La quantité du *foin* a été de 9,641,330,000 kilogrammes; le New-York, l'Ohio et la Pensylvanie produisent les plus fortes récoltes.

La *laine* a produit 450,000,000 de kilogrammes; le New-York, l'Ohio, la Virginie, la Pensylvanie, le Massachusetts, le Maine, l'Indiana et le New-Hampshire en fournissent le plus.

La *soie* en cocons a donné 164,492 kilogrammes; le Mississipi, l'Alabama, la Caroline du Sud, la Géorgie, le Tennessee, l'Arkansas, sont les États où on en récolte le plus.

La quantité de *potasse* produite a été de 16,443,000 kilogrammes.

La quantité de *résine* et *térébenthine*, 3,168,900 kilogrammes.

La quantité de *vins* manufacturés, 1,301,286 litres.

La valeur des *bois de construction*, 55,000,000 de francs.

La quantité des *chevaux* et *mulets* dans tous les États-Unis est de 4,335,669. C'est environ 1 de ces animaux par 3,93/100 d'habitants; en Angleterre, la proportion entre ces animaux et les habitants est de 1 à 11,2/100; en France, de 1 à 11,25/100.

La quantité de *gros bétail* est de 14,971,586, ce qui représente environ 1 bœuf par 1 et 14/100 habitant; en Angleterre, la proportion est de 1 à 3 et 3,17/100; en France, elle est de 1 à 3,9/10.

La quantité des *moutons* est de 34,000,000, dont la valeur est portée à 350,000,000 de francs; l'État seul de New-York fournit un cinquième de cette quantité.

On évalue la quantité de terres nécessaires pour 7 moutons, à 1 hectare ; à 150 francs, prix moyen, aux États-Unis, ce seul objet représenterait un capital de 728,550,000 francs en terres.

Cependant les capitaux engagés dans l'élevage des moutons ne s'élèvent qu'à 340,000,000 de francs, et ceux en terres pour le même objet, à 160,000,000 de francs. Total général des capitaux engagés dans les soins donnés aux troupeaux de moutons, 500,000,000 de francs!

34 millions de moutons aux États-Unis représentent 2 moutons par tête ; en Angleterre, on estime 2,2/5 par habitant ; en France, 0,90 seulement par habitant.

La quantité de *cochons* est de 26,301,293, ou 1,54/100 par habitant.

Les produits en *volailles* et autres animaux de *basse-cour* sont estimés à une valeur de 50,000,000 de francs.

Les produits de l'*horticulture*, jardins potagers, sont estimés à une valeur de 13,000,000 de francs ; ceux des fleurs à 3,000,000 ; les capitaux engagés dans les pépinières sont portés à 14,000,000. Enfin, le nombre des personnes occupées dans ces dernières industries, est de 2,553.

Le tableau résumé suivant donnera, à la simple vue, l'appréciation comparative des productions par État et par habitant, et terminera le présent exposé des ressources agricoles de la puissance américaine :

TABLEAU RÉSUMÉ.

NOMS DES ÉTATS.	VALEUR EN FRANCS.	POPULATION.	VALEUR P. TÊTE.
Maine.	173,500,000	501,793	345
New-Hampshire.	128,000,000	284,574	450
Vermont.....	216,000,000	737,699	740
Massachusetts.....	144,000,000	108,830	190
Rhode-Island.....	16,500,000	510,015	170
Connecticut.....	114,500,000	291,948	370
New-York.....	1,194,000,000	2,428,921	490
New-Jersey.....	179,500,000	373,306	475
Pensylvanie.....	681,000,000	1,724,033	395
Delaware.....	30,000,000	78,085	390
Maryland.....	219,000,000	469,252	465
Virginie.....	510,500,000	1,259,797	410
Caroline du Sud.....	245,500,000	594,588	410
Géorgie.....	294,000,000	691,392	425
Ohio.....	422,000,000	1,519,467	275
Tennessee.....	365,500,000	829,510	460
Louisiane.....	188,500,000	352,000	530
Alabama.....	221,500,000	590,766	355
Mississipi.....	208,500,000	275,601	555
Missouri.....	111,500,000	383,702	290
Indiana.....	239,000,000	685,866	375
Illinois.....	176,000,000	476,183	370
Arkansas.....	52,500,000	97,574	640
Iowa.....	11,000,000	43,635	265
District de Colombia..	1,500,000	43,712	35

Il résulte de ce tableau que dans quatre États seulement, savoir : le Vermont, le Mississipi, l'Arkansas et la Louisiane, la valeur de la production surpasse 500 francs par tête de leur population respective.

Le Vermont est en première ligne et peut, dès lors, être considéré comme l'État agricole le plus entreprenant, le plus industrieux et le plus prospère.

Le Massachusetts est le moins élevé dans cette échelle, mais il faut se rappeler que cet État est largement intéressé dans le commerce et dans les manufactures.

Les États du Sud et de l'Ouest sont presque entièrement des États agriculteurs, et dont la population est composée de planteurs et de fermiers. Tous les États de la Nouvelle-Angleterre et du Centre ont, ainsi que l'Ohio, donné un grand développement aux intérêts manufacturiers; une grande partie de ces États est, en outre, engagée dans le commerce et dans la navigation, ce qui a détourné une certaine portion de la population de la culture du sol.

La valeur moyenne de la production du sol par tête, pour l'Union, est de 387 francs 50 centimes; 14 États produisent plus que cette répartition, tous les autres États moins.

CHAPITRE XIX.

DU COMMERCE.

Chez l'Américain, le génie des affaires se lie à son caractère ambitieux. — L'Américain est, avant tout, homme d'affaires. — Il est dévoré du désir de constituer son bien-être personnel. — Caractère des commerçants américains. — Influence de la démocratie. — Communauté d'intérêt national chez le peuple américain. — Tableaux des exportations; des importations. — Considérations qui en découlent. — Commerce intérieur. — Son développement. — Commerce des Américains avec les pays étrangers. — Son accroissement graduel. — Son extension à tous les points habités du globe. — Tableau résumé du tonnage américain. — Cabotage. — Pêcherie. — Construction navale. — Nombre des maisons de commerce des États-Unis; capitaux engagés. — Notice sur les habitants de l'île de Nantucket.

Lorsqu'on cherche à s'expliquer quels sont, sous le puissant stimulant de la civilisation, les instincts propres à la nature de l'homme, on trouve avant tout la haine du repos; ce qui caractérise ses qualités estimables, l'esprit d'indépendance, constitue en lui un pouvoir actif, et tout ce qui le rend recommandable est le résultat d'un effort. Si ses erreurs, ses crimes proviennent souvent d'un abus de son activité, ses vertus, ses qualités, son bonheur n'en résultent pas moins de l'emploi utile de son esprit. Aussi, tant que l'homme se donne du mouvement, il maintient sa considération parmi ses concitoyens; mais s'il vient à s'arrêter, elle diminue aussitôt et finit souvent par s'éteindre à la suite d'un long repos.

L'activite est donc la loi fondamentale de la nature

humaine, tout a été disposé d'une manière remarquable par une main providentielle, juste et bienveillante, pour répondre à cette condition essentielle de notre être. Cependant il arrive que nous nous trouvons emportés vers un des extrêmes, une trop grande agitation ou un trop long repos : décider quelle position moyenne nous convient le mieux, est souvent fort embarrassant. Néanmoins, ce qu'il est facile d'admettre en principe général, c'est que, quelles que soient les ressources de l'homme, sa position sociale, sa nature même exigent qu'il soit occupé ; son bonheur, qu'il soit juste !

Si tel est le caractère de l'homme en général, il me paraît surtout le trait distinctif de la race anglo-américaine.

Les fondateurs de la Nouvelle-Angleterre n'étaient point seulement des sectaires fanatiques, des puritains austères en principes religieux et politiques ; ils étaient encore des hommes très-actifs, très-laborieux et d'une grande énergie.

L'esprit des novateurs qui plantèrent les premières colonies anglaises du Nord fut constamment tourné vers deux choses : être chrétiens suivant leur conscience, et vivre indépendants par leur travail. Bientôt ils trouvent dans les difficultés de tout genre qui les environnaient, de nombreuses occasions d'exercer leur intelligente activité et leur rare énergie. Ils eurent à pourvoir à leur existence, tout en se protégeant contre les attaques des indigènes.

L'agriculture, le commerce des pelleteries avec les

Indiens, et la pêche, constituèrent leur première industrie. Plus tard, lorsqu'ils eurent réussi à faire rendre au sol d'abondantes productions, ils s'occupèrent d'échanger le surplus de leur consommation pour des produits des îles ou d'autres commodités dont la mère patrie s'était réservé le monopole. Des vues commerciales s'allièrent ainsi pour la première fois aux vues industrielles des habitants, et prirent plus d'extension en proportion du caractère producteur même des colons. Bientôt, l'activité anglo-saxonne, trouvant un champ plus vaste, plus libre, plus en harmonie avec son génie particulier, s'y livra, sinon exclusivement, du moins avec d'autant plus d'attrait, qu'elle y trouva de plus grands bénéfices à réaliser. La population anglo-américaine n'occupait guère alors que le littoral de la Nouvelle-Angleterre et de la Virginie méridionale; il n'est donc point surprenant que les avantages mêmes de cette position n'aient entraîné les premiers colons vers le commerce, dont la société prit bientôt les usages, les habitudes, l'esprit, et, en quelque façon, les mœurs, qui sont encore aujourd'hui celles de la nation entière.

Il semble, en effet, que chez l'Américain, le génie des affaires, l'aptitude qu'il y apporte, se soient retrempés constamment au milieu des entreprises et sous l'influence de l'ambition dont il paraît être incessamment animé. Mais d'autres considérations morales et physiques ont contribué également à faire de l'Américain un peuple spéculateur. Placé loin ou plutôt en dehors du tourbillon des influences morales qui

agitent, remuent, entravent et le plus souvent modifient sur le vieux continent l'application utile de l'intelligence humaine, son esprit n'a point été un seul instant détourné de la poursuite du bien-être ou des moyens d'y pourvoir; et son ardeur a été alimentée ensuite par l'immensité du territoire qu'il habite, son climat et ses produits variés, sa vaste ceinture de frontières de mer favorable aux moyens d'échange; la nécessité de trouver un marché pour les produits de son sol ou de son industrie; mais par-dessus tout, les facilités et les avantages que lui assurent son instruction, la diffusion des lumières dans tous les rangs de la société; enfin, les institutions libres qui ouvrent et donnent à tous également les moyens de parvenir, ont dû marquer la physionomie américaine de l'empreinte d'une activité spéculative plus profonde que celle des Européens.

Mais de ce caractère général de la nation qui porte ses efforts vers l'amélioration de son sort, il n'en résulte pas que tous les Américains soient des commerçants, ou que les goûts et les habitudes qui naissent de l'égalité conduisent naturellement les hommes vers le commerce et l'industrie. Cette assertion ne peut être prise dans un sens absolu. Sans doute, l'Américain est, avant tout, homme d'affaires, c'est-à-dire un individu doué de cette aptitude d'esprit qui permet de calculer toutes les chances d'une affaire; mais cette aptitude, cette disposition, il la porte dans toutes ses occupations, dans le commerce comme dans l'industrie, dans l'agricul-

ture comme dans la jurisprudence ou toute autre branche qui fait l'objet de sa vocation.

L'Américain éprouve un besoin incessant de travailler à son avancement personnel; c'est une loi de sa nature avec laquelle il a eu soin de mettre en harmonie les lois qu'il s'est données; mais il ne suit pas plus une vocation qu'une autre; il obéit en cela à l'intelligence de son individualité comme le reste des hommes.

La démocratie multiplie, il est vrai, le nombre des travailleurs, en augmentant la concurrence et la rendant la même pour tous; mais elle ne porte pas les hommes à un travail plutôt qu'à un autre, elle ne les dégoûte pas de l'agriculture pour les diriger vers le commerce et l'industrie. Elle fait aux États-Unis précisément le contraire : ce n'est point l'agriculteur qui y vend son champ et quitte sa charrue pour se livrer à quelque profession hasardeuse et lucrative, c'est l'homme des villes, le négociant, l'artisan, l'industriel qui, fatigués d'une existence soumise à tant d'éventualités, deviennent agriculteurs, parce que c'est dans la profession agricole, en dernière analyse, que l'homme trouve l'indépendance, l'abondance, le bonheur!

Veut-on des chiffres à l'appui de cette assertion : consultez le treizième tableau, dans le quinzième chapitre de ce livre, et vous trouverez que la population agricole y est de 3,717,756 habitants, et la population industrielle de 1,013,415; c'est-à-dire qu'il y a un industriel pour près de 3 3/4 agriculteurs; et que

la population commerçante n'y est que de 117,575, c'est-à-dire qu'il y a pas moins d'un individu par 100 sur la population totale, qui se livre au commerce.

Dans les États de la Nouvelle-Angleterre, on compte 1 1/2 agriculteur pour un individu engagé dans une profession industrielle ou autre.

Dans le New-York, 2 agriculteurs; dans l'Ohio, 3; dans l'Illinois, 5 1/2; dans l'Indiana, 5 1/2; dans le Michigan, 6 1/2 pour un individu engagé dans une profession industrielle quelconque.

Le commerçant américain est éclairé, entreprenant; il a des vues grandes, des principes arrêtés qui en font un négociant habile et un spéculateur hardi; il ne demande aucun secours à l'État, mais sait qu'il peut compter sur sa protection partout où son génie d'entreprise peut le diriger. Aussi le négociant américain n'est pas moins dévoué aux institutions de son pays, dont il apprécie continuellement les avantages, que l'agriculteur qui lui fournit les moyens d'alimenter son commerce.

Le fait est qu'entre ces deux classes de citoyens il y a une plus grande identité, un plus grand rapprochement qu'on ne peut d'abord le supposer; et cela s'explique facilement : l'une et l'autre ne sont riches, puissantes, quelque chose enfin vis-à-vis du monde, que par l'ensemble et l'accord de leur action, par l'*union administrative* qui les vivifie l'une et l'autre, en les couvrant toujours et partout de sa protection.

Il est donc vrai de dire de l'*Union américaine* qu'elle a constitué de fait une nation également puissante et

riche au dedans comme au dehors par son corps d'agriculteurs et de négociants.

L'objet du commerce étant de rendre les individus riches, plus ceux-ci gagnent, plus ils augmentent la richesse du pays : car s'il est vrai que le bonheur individuel soit l'objet principal de la société, il est également vrai que dans un pays de liberté le bonheur général doit former le but principal des individus. Comment, en effet, une communauté pourrait-elle être considérée comme heureuse, si les individus dont elle se compose ne le sont pas?

Or, aux États-Unis, les sages institutions qui régissent le pays ont su concilier à la fois les intérêts individuels et ceux de la société; là, l'individu rapporte la considération dont il jouit à la société, mais reçoit aussi pour équivalent cette même considération qui, au fond, constitue la plus grande partie de bonheur dont il puisse jouir; et le plus grand bienfait que la communauté puisse offrir comme équivalent aux particuliers, c'est de faire qu'ils soient attachés les uns aux autres, qu'ils aient de l'estime les uns pour les autres, des égards, de bons procédés. Dans une société ainsi organisée, la tranquillité intérieure est assurée par l'ascendant de ces sentiments plutôt que par l'interposition des lois; et alors elle est heureuse.

C'est aussi ce qu'a accompli la démocratie aux États-Unis : sous sa protection, tous les citoyens sont également heureux, parce qu'elle offre à tous les moyens de développer leurs dispositions les plus nobles, leur capacité, leur intelligence. Le fractionne-

ment de la société en plusieurs États indépendants que la constitution américaine reconnaît, a été très-favorable à cet état de choses, en secondant le maintien des vertus et de la félicité du peuple, en conservant l'émulation qui le stimule au meilleur emploi de ses facultés et à la juste appréciation du mérite des affaires qu'il traite sur un pied d'égalité, quoique avec des intérêts différents.

Tels sont les avantages de la liberté pratique, de la liberté résultant d'un gouvernement de lois, où les lois, comme aux États-Unis, sont maintenues, soutenues, exécutées par ceux même qui les ont faites, où les lois enfin émanent du peuple. Dans ce cas, les lois ont une tendance directe à maintenir la liberté, puisque celles-ci dépendent de l'influence même des citoyens qui, voulant être libres, ont dû régler eux-mêmes les conditions auxquelles ils consentent que leurs relations existent soit avec l'État, soit avec leurs concitoyens. Ces conditions une fois déterminées par la loi, leur observation demande la plus grande vigilance et la volonté la plus énergique : car cette vigilance, cette volonté ferme constituent la vertu la plus indispensable à la puissance nationale qui dépend également de la capacité et de l'esprit vigoureux qu'apportent les citoyens dans la gestion des affaires.

Les Américains possèdent ces qualités à un très-haut degré, et cet avantage est un des traits dominants dans leur caractère national, et qui contribue

pour beaucoup au maintien des lois et à la prospérité de leur société.

Je crois avoir suffisamment établi que la démocratie n'est point la seule cause qui ait déterminé, dans la société américaine, le développement commercial que nous y remarquons aujourd'hui, mais que le génie actif et entreprenant de ses habitants, les nombreux avantages physiques d'un riche et immense territoire, l'étendue des côtes autant que sa liberté dans les institutions ont porté également les Américains à se livrer avec succès aux entreprises commerciales.

Je décrirai maintenant en peu de mots l'importance du commerce américain, ses rapports avec les étrangers, son accroissement, son avenir.

Et d'abord, je ferai observer que sur le vaste territoire qui forme les États-Unis, entre les 26 États qui les composent, il n'y a point de lignes de douanes; les produits de chaque contrée peuvent passer dans les autres sans rencontrer de prohibition ou de tarifs protecteurs.

La liberté commerciale intérieure existe sur tout ce qui appartient à l'Union américaine.

Voilà pour cette grande république une des premières causes de prospérité et de richesse, et pour les institutions politiques, de stabilité, d'intérêts mutuels: la même nationalité couvre tous les intérêts du pays.

Et qu'on ne cherche pas à établir que des intérêts différents existent, que ceux du Midi sont peu en harmonie avec ceux du Nord, et que les lois qui protégent

les uns sont inutiles aux autres. Ces arguments ne sont point fondés et ne sont mis en avant que par les ennemis de la démocratie, jaloux de voir sa domination si heureusement constituée dans ces contrées.

La communauté d'origine nationale n'existe point pour les Américains, mais on trouve chez ce peuple la communauté d'intérêts nationaux, ce qui assure, au moins, autant sa prospérité, sa puissance.

SITUATION DU COMMERCE AMÉRICAIN DANS SES DIVERSES BRANCHES.

Il résulte des documents des douanes des États-Unis que, pendant la dernière année fiscale du 30 septembre 1840 au 30 septembre 1841,

Le chiffre total des exportations de marchandises américaines s'est élevé à.	660,429,730 fr.
Et celui des importations de marchandises étrangères à.	535,707,595
Ce qui donne en faveur des exportations.. . . .	124,782,135 fr.

Il en résulte encore que :

Le tonnage des exportations s'est élevé à. . . .	2,353,595 tonn.
Et celui des importations à.	2,289,309

Ce tonnage s'est réparti de la manière suivante entre les navires américains et étrangers :

Tonnage américain (exportations).	1,647,000
Tonnage étranger id.	712,063
Surplus du tonnage américain, id.	934,946
Tonnage américain (importations).	1,576.946
Tonnage étranger id.	706,185
Surplus du tonnage américain, id.	870,460

En rapprochant ces chiffres, on voit que, dans un tonnage total de 4,642,964, les navires américains sont compris pour 3,223,955 tonneaux, tandis que les navires étrangers n'y entrent que pour 1,418,549; ce qui donne en faveur des premiers une balance de 1,805,406. En d'autres termes, les Américains ont eux-mêmes transporté plus des 2/3 des marchandises par eux vendues ou achetées. S'il était possible d'apprécier en chiffres les bénéfices qui ont dû résulter de ces transports, on trouverait, en les ajoutant au surplus des exportations déjà constatées, que, dans leurs échanges commerciaux avec les pays étrangers, les États-Unis ont réalisé, pendant la dernière année, un surplus de 150,000,000 de francs.

(On ne doit point négliger de faire observer que les Américains comprennent dans la valeur de leur mouvement commercial les métaux précieux et le numéraire.)

Les principaux États de l'Union qui ont contribué le plus à la composition du chiffre général des importations, sont : au premier rang le New-York, qui seul a fourni près des 2/3 du chiffre total, la valeur de ses importations ayant dépassé 300,000,000 de francs (1); ensuite le Massachusetts, qui est entré pour 1/6 ou près de 90,000,000 de francs; puis la

(1) En 1802, les importations de New-York n'étaient guère que le quart de la valeur totale des importations de l'Union; en 1821, elles s'élevèrent à 115 millions; mais, en 1836, époque de la grande prospérité commerciale aux États-Unis, elles atteignirent l'énorme chiffre de 590 millions de francs! Depuis, elles sont retombées à 300 millions de francs où elles sont aujourd'hui.

Louisiane, pour 1/10 ou 50,000,000 de francs; puis la Pensylvanie, pour 42,000,000; le Maryland, pour 34,000,000 1/2; enfin la Caroline du Sud, pour 13,000,000. Les autres États n'ont contribué que pour des sommes comparativement minimes dans la valeur des importations; cependant, parmi ces derniers, l'État du Maine figure encore pour plus de 3,000,000 de francs.

Quant aux exportations, elles ont procuré une classification entièrement différente. La Louisiane (1) et le New-York (2) ont acquis le même degré d'importance par le chiffre respectif de la valeur de leur exportation, qui s'est élevé à 171,000,000, pour chacun environ 1/4, ou ensemble la moitié des exportations générales. Après ces deux États vient l'Alabama (3) avec un chiffre de 64,000,000 ou 1/10 environ des exportations de l'Union; puis le Massachusetts pour 50,000,000, la Caroline du Sud également pour 50,000,000, la Géorgie pour 34,000,000, la Pensylvanie pour 34,000,000, le Maryland pour

(1) En 1811, les exportations de la Louisiane n'étaient que de 10,000,000 de francs.

(2) En 1791, les exportations de New-York s'élevaient à 12 millions 1/2, un peu plus par conséquent que celle de la Nouvelle-Orléans. Vingt ans plus tard, en 1811, elles s'étaient déjà élevées à 60 millions, dix fois celles de la Nouvelle-Orléans, à la même époque. Aujourd'hui le chiffre des exportations de ces deux villes est le même, quoique cependant il soit plus élevé de 15 millions en moyenne, depuis cinq et six ans, à la Nouvelle-Orléans qu'à New-York.

(3) Mobile est le principal port de l'Alabama, et le troisième aujourd'hui de l'Union par l'importance de ses exportations. Cependant l'Alabama n'a été constitué État indépendant que trente ans après l'organisation du gouvernement fédéral.

28,000,000, la Caroline du Nord pour 23,000,000, le Missouri pour 5,000,000, et le Maine pour 5,000,000. Les autres États fournissent comparativement fort peu aux exportations.

Un fait assez important à consigner ici dans la marche progressive du commerce américain, c'est que le chiffre total des importations, depuis les quatre premières années de l'établissement du gouvernement de l'Union, n'a fait que doubler, tandis que celui des exportations des produits indigènes a quadruplé. En dix ans la valeur des exportations des produits américains a doublé :

En 1830, elle s'élevait à.	295,000,000 fr.
En 1840, elle s'est élevée à.	575,900,000

Cette différence d'accroissement entre les importations et les exportations provient de ce qu'une plus grande proportion de la population est actuellement engagée dans les manufactures et l'agriculture, et qu'elle fournit en conséquence davantage aux besoins du pays. Il y a 25 et 28 ans, les importations ont été pendant 3 et 4 ans aussi considérables qu'aujourd'hui.

Parmi les articles sur lesquels la plus grande variation dans le chiffre des exportations a porté, le coton occupe la première place. Ainsi, sans avoir égard, par exemple, à la consommation de cet article dans le pays, de quelques centaines de milliers de francs qui représentaient autrefois la valeur de ces exportations, elle s'est élevée à 300 et 350,000,000 de

francs! Or cet accroissement d'exportation n'a été dû à aucun droit protecteur, mais simplement aux avantages réels que présentent le sol et le climat des États-Unis, aux perfectionnements apportés dans la préparation du coton pour les marchés étrangers, à l'emploi de plus grands capitaux, et à l'application d'une plus grande partie de la population à la culture de cet important article.

Les autres principaux objets d'exportation ont peu ou point varié pendant ces quarante dernières années; quelques-uns même ont plutôt diminué.

Ainsi les exportations de tabac, qui, par exemple, s'élevaient en moyenne de 30 à 35,000,000, les farines à 20,000,000, les bois de construction à 10 ou 15,000,000, les riz à 5 et 15,000,000, etc., sont restées à peu près sans variation; mais les exportations d'objets dus à l'industrie manufacturière américaine se sont considérablement accrues : de 5,000,000 au plus qu'elles produisaient en 1793, elles ont produit, en 1830, 25,000,000 1/2, et malgré l'abaissement des droits de douanes sur les importations dans ces dix dernières années, elles se sont élevées, en 1840, à près de 65,000,000 de francs.

L'industrie manufacturière a pris un tel développement dans la Nouvelle-Angleterre, que la valeur des objets de manufacture domestique exportés par le seul État de Massachusetts forme le 1/4 de l'immense exportation du coton pour toute l'Union.

Par suite de l'abaissement du prix des articles fabriqués de coton par l'introduction des machines,

les importations de ces articles ont considérablement augmenté. De 55,000,000, valeur moyenne des importations de ces articles, elle s'est élevée jusqu'à 85,000,000, malgré le progrès de la fabrication aux États-Unis.

Les importations en soie, inférieures dans l'origine à celles du coton, ne dépassaient pas, en 1821 et 1822, 20 à 30,000,000; elles se sont élevées, en 1836, à 110,000,000, et dans ces dernières années elles n'ont jamais été moins de 65,000,000.

Les importations de numéraire se sont élevées de 15 et 25,000,000 annuellement à 60,000,000.

Les importations de café, destiné du reste en grande partie pour la réexportation, se sont accrues de 25 à 40,000,000.

Les importations d'objets manufacturés en laine, malgré le développement donné à cette industrie aux États-Unis, ont augmenté pendant ces vingt dernières années de 35 à 60,000,000.

Ainsi le commerce extérieur des États-Unis a pris sur les points principaux de l'Union un immense développement, et a été constamment en augmentant depuis la formation du gouvernement général jusqu'en 1836, qui paraît avoir été l'année de plus grande prospérité commerciale en Amérique. Mais depuis 1837, époque du commencement de la crise financière amenée par les opérations malheureuses des banques, le crédit américain a constamment perdu et n'a pas encore pu se relever. Cet état de choses a influé naturellement sur les transactions commer-

ciales, qui ont dès lors dû subir de très-grands changements.

Mais en dehors de cette cause étrangère du changement survenu dans les affaires commerciales, certains ports de l'Union, particulièrement dans les États du Sud, ont considérablement perdu de leur importance comme ports d'importation et d'exportation; de ce nombre sont Baltimore, Charleston, Norfolk et Savannah. Plusieurs de ces villes, il est vrai, ont pris un développement de commerce intérieur qui a largement contre-balancé la diminution du commerce extérieur.

Si j'examine maintenant quels sont les rapports commerciaux que les Américains entretiennent avec les diverses nations européennes, je trouve que les États-Unis font un plus grand commerce avec l'Angleterre qu'avec aucune autre nation du globe.

En 1810, la valeur des importations de ce pays s'élevait à.	165,370,000 fr.
Celle des exportations à.	285,000,000

La France vient ensuite. Les États-Unis n'ont commencé à établir des échanges avec ce pays qu'après la déclaration de l'indépendance; avant cette époque les colonies anglo-américaines ne pouvaient commercer qu'avec l'Angleterre ou ses dépendances. Après la révolution, la valeur annuelle des exportations des États-Unis en France s'éleva jusqu'à 100,000,000, le double de ce qu'elles étaient avec l'Angleterre à la même époque.

En 1840, la valeur des importations s'élevait à.	87,850,000 fr.
Celle des exportations à.	109,205,000

Le coton est le principal article des exportations, et entre pour les 3/4 de leur valeur; le tabac est le second; puis le houblon, le poisson, l'huile de baleine, etc., articles considérés comme produits indigènes. Le sucre, le café, le thé, le cacao, les épices, etc., importés par les Américains, sont regardés comme des produits étrangers.

Les Américains tirent de la France des vins de diverses qualités, mais principalement de Bordeaux, de Marseille et de Champagne; des eaux-de-vie, de l'huile d'olive, de la bijouterie de prix, et des objets de luxe de l'industrie parisienne; des étoffes de coton ou soie de prix, etc.

Les relations commerciales avec la France acquièrent d'année en année un plus grand intérêt ; elles sont basées sur l'extension que le luxe a prise aux États-Unis, où l'on recherche aujourd'hui, pour tout ce qui concerne l'habillement, ou l'ameublement des maisons, des objets de fabriques françaises, à cause du bon goût qui distingue notre industrie. Enfin l'usage des vins de France s'est considérablement répandu parmi la masse même des habitants depuis ces dernières années.

Mais une remarque que j'ai été à même de vérifier souvent, et sur laquelle je dois appeler l'attention, c'est qu'un Américain consomme généralement en objets de luxe ou de superflu à peu près *quatre fois* autant qu'un Français, leur position sociale étant

d'ailleurs la même. Cette différence dans les habitudes américaines provient de ses facilités à satisfaire ses goûts ou ses besoins. Aussi arrive-t-il souvent qu'on rencontre dans une maison d'un fermier américain du Michigan ou des Illinois des objets de luxe qu'on trouve rarement même dans les maisons de nos riches bourgeois de province.

Il me paraît donc important, dans l'intérêt de notre commerce avec les États-Unis, de savoir conserver des habitudes déjà prises et d'en profiter pour les augmenter, car on sait combien est grande et importante leur influence : à égalité de valeur, c'est le produit que le consommateur connaît, dont il a déjà usé, qui obtient sa préférence; et souvent même il est préféré longtemps encore à des produits supérieurs, mais nouveaux venus.

Les importations des colonies françaises des Antilles ont été, en 1840, de.	1,675,000 fr.
Les exportations.	2,570,000
Avec la colonie africaine de Saint-Domingue, les États-Unis ont fait, en 1840,	
En importations.	6,264,000
En exportations.	5,155,000

Avec l'Espagne et le Portugal les Américains font un commerce très-actif, mais surtout avec les républiques de l'Amérique du Sud.

Avec l'Espagne, les importations sont de. . .	40,000,000 fr.
» les exportations.	75,000,000

Les Américains exportent une très-grande quantité d'objets de leur industrie de la Nouvelle-Angleterre

au Brésil, à l'île de Cuba et dans les États de l'Amérique du Sud.

Les objets d'exportation au Brésil et autres colonies portugaises sont des farines, du poisson, du bœuf, du porc, du jambon, de la chapellerie, des souliers, des bottes, de la sellerie, des savons, des cotonnades, des calicots et des toiles. Les retours se font en cuirs, en sucre, café ; de l'or, de l'argent, etc.

Les États-Unis importaient de Russie, en 1840, pour.	12,860,000 fr.
Mais leurs exportations avec ce pays étaient peu considérables.	
Avec la Suède,	
Les importations étaient de.	6,800,000
Les exportations.	2,700,000
Avec les colonies suédoises des Antilles,	
Les importations étaient de.	285,000
Les exportations.	510,000
Avec le Danemark,	
Les importations s'élevaient à.	35,000
Les exportations.	380,000
Avec les Antilles danoises,	
Les importations étaient de.	4,845,000
Les exportations.	4,590,000
De Hambourg, Brême et le nord de l'Allemagne,	
Les importations s'élevaient à.	5,000,000
Les exportations.	19,280,000

Les Américains font également un commerce très-avantageux avec la Hollande, où ils portent des tabacs, du riz, du coton, des huiles, de la potasse, etc.

Avec Batavia, colonie hollandaise des Indes, les exportations, en 1840, se sont élevées à. . .	4,000,000 fr.
Les importations.	1,665,000
Avec l'Italie, les importations sont de. . . .	5,500,000
» les exportations.	7,350,000

Mais après l'Angleterre et la France, c'est avec la Chine que les Américains font un plus grand commerce.

Les premières relations commerciales avec la Chine sont dues à un habitant d'Albany qui conçut, en 1785, la hardie entreprise de traverser toutes les mers qui séparent l'Amérique des Indes pour y trafiquer, et l'a mise à exécution sur un *sloop* de 84 *tonneaux* et avec un équipage de 7 *hommes* et 2 *mousses;* son voyage eut un plein succès, et un nouveau marché fut ainsi ouvert à l'industrie américaine.

Les Américains tirent de la Chine des thés, des étoffes de soie, des nankins, de la porcelaine, du sucre, du *cassia* et divers autres objets; ils y exportent principalement du jeaseng, plante indigène aux forêts américaines; des cotons de leur sol, recherchés à cause de leur qualité et pour subvenir à la fabrication chinoise, à laquelle la production de la Chine ne suffit pas; de l'argent en espèces, du mercure, de l'opium, et un grand nombre d'objets de leur propre industrie, tels que draps, cotonnades, etc., sortant des fabriques de la Nouvelle-Angleterre.

En 1841, les Américains employaient dans ce commerce seul 70 bâtiments.

La valeur de leurs importations s'élevait à. . .	35,000,000 fr.
Celle de leurs exportations.	30,000,000

Dans toutes ces évaluations du commerce américain, il n'est pas question de celui de revente fait par les Américains, et qui, se faisant directement d'un

lieu de production à un lieu de consommation, sans toucher dans un port des États-Unis, échappe par conséquent au contrôle des documents soumis au congrès. On ne saurait estimer exactement cette portion importante de la navigation américaine, qui comprend l'Inde, la Chine, le Brésil, Cuba, et les principales échelles du Levant, les ports de la Méditerranée, les villes hanséatiques et les mers du nord de l'Europe.

Ainsi il n'y a pas aujourd'hui un point habité du globe où l'Américain ne se soit présenté avec son génie actif et entreprenant, où il n'ait créé des rapports commerciaux avantageux, et sur un grand nombre desquels il n'ait porté les produits mêmes de son industrie manufacturière; et tout cela s'est accompli sans avoir, pour ainsi dire, eu recours à l'intervention d'un système protecteur! C'est qu'en effet ce que l'Américain réclame, demande comme un principe de toute justice entre les peuples civilisés, c'est d'être admis sur un pied de simple réciprocité avec les nationaux partout où il peut porter les produits de son sol; et bientôt il est assuré, par sa rare intelligence et son esprit pratique dans les moyens de production à bon marché, d'obtenir une supériorité marquée sur ses concurrents.

Il est donc bien démontré que l'influence de la puissance américaine grandit chaque jour par l'extension que prend son commerce, et qu'elle tient son ancienne et unique rivale, l'Angleterre, sous la menace d'une concurrence commerciale universelle, qui

tôt ou tard doit amener un conflit terrible entre ces deux nations.

Tableau résumé du tonnage général américain, de 1815 à 1841 inclusivement.

En 1815.	1,368,107 tonneaux.	
1820.	1,280,166 »	
1825.	1,423,116 »	
1830.	1,191,776 »	
1835.	1,824,940 »	
1841.	2,288,158 »	
Nombre de tonneaux enregistrés en 1841. . . .		945,813
» engagés ou avec licence. .		1,107,067
» des bâtiments employés à la pêche.		234,278
Total du tonnage. . . .		2,288,158

Cependant il s'est effectué depuis 1824 une différence de rapport entre l'accroissement du tonnage américain et celui de l'Angleterre avec les États-Unis, qui mérite d'être signalé.

En 1824, le tonnage total des navires américains employés au long cours s'élevait à.	919,300
Et celui de l'Angleterre commerçant directement avec les États-Unis, seulement à.	69,300
En 1839, le tonnage américain n'était que de. . . .	1,457,900
» celui des bâtiments anglais.	491,500

Ainsi, tandis que le tonnage américain ne s'est accru que de 1/2 pour 100, celui de l'Angleterre avec les ports des États-Unis est devenu 7 fois plus considérable! C'est là sans doute un changement remarquable, mais qui s'explique cependant facilement par ce fait, que le gouvernement anglais ne souffre pas

que les exportations de ses possessions américaines se fassent sur d'autres bâtiments que ses nationaux.

Il n'est pas présumable que les Américains se soumettent longtemps à cette situation défavorable aux intérêts nationaux, et ne reprennent prochainement une position de parité que leur a fait perdre un traité commercial avec l'Angleterre trop légèrement consenti par l'administration du président Jackson.

Mais les États-Unis ont trouvé une compensation à cette différence de tonnage dans l'accroissement remarquable que le mouvement à l'intérieur et le long des côtes a pris depuis 1794, accroissement dû à la fertilité de leur sol, à leur industrie vigilante, à leur application des voies de communication, et aux heureux effets de leur constitution.

Le mouvement à l'intérieur et le long des côtes, qui n'était représenté en 1794 que par 189,153 tonneaux, l'est aujourd'hui par plus de 1,286,231 tonneaux; c'est-à-dire qu'il est 6 fois plus considérable!

La pêche de la baleine a pris un très-grand développement aux États-Unis, et fournit à la république une pépinière précieuse d'excellents marins. On compte 410 bâtiments engagés dans cette industrie, si pleine de périls et de hasards; 374 sont des trois-mâts, et 40 barques. Ils sont répartis comme il suit entre les ports principaux intéressés à cette pêche :

146 à New-Bedford, dans le Massachusetts.
28 à Fairhaven, »
73 à Nantucket, »
12 à Warren, »
14 à Bristol, dans le Rhode-Island.

25 à Sagharbor, dans le Rhode-Island.
28 à New-London, dans le Connecticut.
6 à Salem, dans le Massachusetts.
4 à Boston,
5 à New-York.
5 à Wilmington, dans le Delaware.
Et d'autres sur d'autres points non désignés.

Tous ces bâtiments présentent un jaugeage général de 157,405 tonneaux.

TABLEAU RÉSUMÉ

Des produits des pêcheries, du nombre des personnes qu'elles occupent et des capitaux qui y sont engagés.

En 1840.

Poisson séché, quantité en kilogrammes.	77,394,700
Poisson salé, id. id.	47,235,900
Huile de blanc de baleine, litres.	21,631,774
Id. et d'autres.	26,136,972
Valeur des baleines et autres produits de la pêche, fr.	5,766,770
Nombre des personnes employées dans cette industrie.	88,584
Capitaux engagés. . . . . fr.	82,148,100

Constructions navales.

Les habitants de la Nouvelle-Angleterre, par le fait même de la nature du pays sur lequel ils étaient venus s'établir et du voisinage de la mer, furent naturellement portés vers le commerce et la navigation. Aussi se firent-ils de bonne heure remarquer par leur aptitude pour ce genre d'industrie et pour l'art des constructions navales qui s'y rattachent, malgré l'extrême jalousie que témoignait la mère patrie pour tout ce qui pouvait contribuer à donner un cachet d'indépendance à ses colonies.

C'est en 1622 que fut construit, à Plymouth, le pre-

mier bâtiment marchand; le second, construit par le gouverneur Winthrop, en 1631, à *Mistick*, aujourd'hui Medford, fut lancé un 4 de juillet : c'était un petit bâtiment de 50 tonneaux, qui prit le nom de *Blessing of the Bay;* un troisième bâtiment fut construit dans le cours de la même année par les habitants de Saler à *Mambleharbor*, aujourd'hui Marblehead : c'était un bâtiment de 120 tonneaux. En 1641, les habitants de Plymouth construisirent un autre bâtiment de 50 tonneaux.

Mais de cette époque à 1770, le commerce des habitants des provinces britanniques en Amérique prit nécessairement un certain développement, et présentait déjà en 1771 :

Entrés.	351,686 tonneaux.
Sortis.	351,644 »

Et les colons vendaient à la mère patrie 51 bâtiments par an, ce qui montre assez que cette industrie était avantageuse aux habitants.

En 1772, 182 bâtiments furent construits dans toutes les provinces, présentant un tonnage total de 26,544 tonneaux. La répartition de ces constructions sur les diverses colonies était comme il suit : 123 bâtiments dans la Nouvelle-Angleterre, 15 à New-York, 1 dans le New-Jersey, 8 en Pensylvanie, 7 en Virginie, 3 dans la Caroline du Nord, 2 dans la Caroline du Sud, enfin 5 en Géorgie.

En 1840 les Américains ont construit 858 bâtiments dont le tonnage total s'élevait à 168,988 ton-

nes; sur ce nombre 83 étaient des navires à 3 mâts, 89 des bricks, 439 des goëlettes, 122 des sloops, 125 des bateaux à vapeur.

En 1841, par suite de la souffrance des affaires commerciales, il n'y a eu que 761 bâtiments de construits, dont le tonnage total s'élevait à 118,894 tonneaux, présentant une différence de 50,000 tonnes en moins sur l'année précédente.

RÉSUMÉ STATISTIQUE

Du nombre des maisons commerciales des États-Unis, de leurs agents, employés, et des capitaux engagés.

En 1840.

Maisons de commerce avec l'étranger. . . .	1,408
Total des maisons de commerce.	2,881
Capitaux engagés. . . . . francs.	596,476,833
Commerce de détail, nombre de maisons. . .	57,565
Capitaux engagés dans ces maisons. . . . fr.	1,266,508,995
Maisons de commerce pour les bois de construction.	1,793
Capitaux engagés dans cette spécialité. . . fr.	49,241.555
Nombre de personnes employées.	55,963
Nombre des employés aux transports à l'intérieur.	17,594
Nombre des employés dans le commerce des viandes.	4,808
Capitaux engagés dans cette spécialité. . . .	57,634,750

En terminant ce chapitre, je ne puis résister au désir de dire un mot des habitants d'une île du Massachusetts que j'eus le bonheur de visiter en 1826. Ces habitants sont peut-être les seuls aujourd'hui aux États-Unis qui puissent donner aux voyageurs de

cette époque une idée du caractère, des habitudes, des mœurs primitives de cette race d'hommes courageux qui vinrent, au péril de leur vie, chercher, en 1620, la liberté sur la plage de la Nouvelle-Angleterre.

L'île de Nantucket, dans le Massachusetts, au sud du cap Cod, n'a pas 10 milles carrés en superficie, environ 2,580 hectares; c'est un banc de sable aride que jamais aucune végétation naturelle n'a signalé au navigateur, mais que les tempêtes qui remuent le fond des mers ont formé comme un atterrissement près du cap ou promontoire en avant des terres du Massachusetts, sur ce point de la côte. Elle n'est distinguée par aucun produit minéral.

Malgré tous ces désavantages, les habitants qui sont venus s'y établir ont jugé que sa position devait être avantageuse pour se livrer à la pêche, industrie qui les caractérisa dès leur arrivée sur ces côtes; ils s'y fixèrent donc, et commencèrent à s'y abriter contre les intempéries du ciel et des éléments en se servant d'abord de la coque de leurs bâtiments, qui leur servait de retraite et d'abri contre le mouvement des sables et des vagues, qui souvent en s'y brisant couvraient toute l'île d'une eau saumâtre.

Aujourd'hui cette île est couverte d'une population très-riche et surtout remarquable par son industrie. Tous les habitants sont engagés dans la navigation soit de long cours, soit de la pêche; ils fournissent à leurs propres bâtiments les marins et les officiers nécessaires, et disposent encore d'un surplus consi-

dérable pour l'équipement de bâtiments étrangers.

L'esprit d'entreprise des habitants de Nantucket est sans égal, et est devenu proverbial à cause de ses ressources et de son ingénuité : ils sont courageux, hardis, robustes, tempérés dans leurs habitudes, d'une frugalité extrême; leur constitution physique est remarquable par sa force et son agilité.

Lorsque je visitai cette île, elle était la résidence d'une population nombreuse, jouissant d'une très-grande aisance, d'une haute intelligence et de toutes les ressources d'une société polie. Les arts, le bon goût et l'industrie ont triomphé de tous les obstacles, et ont rendu ce séjour remarquable par sa beauté actuelle et tous les avantages du comfort le plus recherché.

On y voit des jardins admirablement cultivés, riches en végétaux potagers et en fleurs les plus variées, que séparent d'une manière très-heureuse de charmantes habitations, élevées çà et là, sans ordre et sans alignement, mais composant un ensemble ravissant aux yeux du voyageur étranger ; on est toujours certain d'être accueilli avec la plus généreuse hospitalité par les habitants de cette île fortunée, où l'on n'a besoin ni de gardes, ni de police, ni de verrous pour veiller à la sécurité individuelle!

En un mot, l'industrieuse population de l'île de Nantucket présente en petit ce que la nation hollandaise était au dix-septième siècle.

Pourquoi faut-il que de tels exemples de bonheur, de tranquillité et de prospérité soient devenus si rares aujourd'hui sur tous les points du globe!

CHAPITRE XX.

DE L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE.

L'Angleterre s'efforce d'empêcher l'introduction de l'industrie manufacturière dans les colonies de la Nouvelle-Angleterre. — Développements que prend néanmoins cette industrie. — Chapellerie. — Tissus de lin, de laine. — Forges. — Législation du Massachusetts en faveur des manufactures. — Introduction de la première machine à filer le coton. — Arrivée de célèbres industriels de l'Angleterre, de France. — Samuel Slaters. — Dupont de Nemours. — Loi proposée par Alexandre Hamilton en faveur des manufactures. — Le congrès de 1789 l'adopte. — La guerre de 1812 donne une nouvelle impulsion aux manufactures. — Système protectif adopté par le congrès et maintenu jusqu'en 1832. — Introduction d'une nouvelle loi dite de *compromis*. — Crise commerciale. — Déficit dans les revenus de l'État. — Continuation de cet état de choses. — Nouveau tarif. — Importance actuelle de l'industrie manufacturière.

Pendant la période du système colonial, les Américains tournèrent leurs vues presque uniquement sur l'industrie agricole; la mère patrie, ayant intérêt à cet état de choses, chercha par tous les moyens en son pouvoir à le maintenir aussi longtemps que possible. Cependant l'intelligence native des premiers habitants, leur rare activité, se firent jour malgré les obstacles de tous genres imposés par la métropole, et une tendance industrielle se manifesta de bonne heure dans toutes les classes de colons.

La métropole, jalouse de conserver ses colonies américaines comme débouché à ses produits industriels, s'alarma du germe manufacturier qui prenait

de jour en jour plus d'extension, et chercha à l'étouffer dès son origine par des mesures administratives.

En conséquence, dès 1699, le parlement anglais lança un décret défendant l'introduction d'aucuns produits provenant de l'industrie américaine dans les possessions de la Grande-Bretagne ou dans aucune de ses dépendances.

En 1710, il fut solennellement déclaré, dans le parlement anglais, que l'introduction de l'industrie manufacturière dans les colonies anglaises de l'Amérique ne pouvait avoir d'autres tendances que de rendre ces colonies indépendantes de la mère patrie; qu'il fallait, par conséquent, comprimer cet esprit de rébellion par des mesures rigoureuses.

Malgré les entraves apportées à l'industrie en Amérique, le génie de ses habitants ne se développa pas moins et fit même des progrès assez remarquables. Dès 1731, par exemple, on commença à voir quelques fabriques dans le Massachusetts; une papeterie, entre autres, prit une assez grande extension.

Dans le Connecticut, le Rhode-Island, le New-York, en Pensylvanie, les colons s'occupaient industrieusement de fabriquer des draps, des toiles, du fer pour subvenir à leur propre consommation.

On cultivait déjà, sur une assez grande échelle, le chanvre, le lin, dans presque toutes ces colonies; on en fabriquait des tissus grossiers, des toiles d'emballage qui étaient préférées à celles importées, parce qu'elles étaient de meilleur usage, et quoique la main-d'œuvre aux colonies fût alors de 20 p. 100 plus éle-

vée qu'en Angleterre, et que ces mêmes objets pussent être importés à 50 p. 100 au-dessous du prix de fabrique en Amérique.

A cette époque, le New-Hampshire avait déjà acquis une certaine célébrité par l'importance de ses pêcheries et ses exploitations de bois de construction.

La chapellerie était aussi du nombre des industries qui avaient pris le plus d'extension, par suite des avantages qu'avaient les colons de se procurer sur les lieux, par leur commerce de pelleteries avec les indigènes, des castors de premier choix et à des prix peu élevés. Cette industrie avait même acquis une certaine célébrité lorsque le parlement, dans un esprit d'étroite jalousie, crut devoir en arrêter l'essor en défendant par une loi l'entrée de la chapellerie américaine dans toute la Grande-Bretagne.

Les Américains avaient également créé de nombreuses tanneries, et porté leurs soins sur la préparation des cuirs, industrie trouvée très-profitable dès les premiers temps.

Enfin, on comptait déjà dans toutes les colonies anglaises de l'Amérique 19 forges et 5 fourneaux, dont les produits formaient environ un vingtième de la consommation des habitants.

Telle était, avant le commencement de la guerre de la révolution, la situation industrielle et manufacturière des colonies anglaises. Quelque peu importante qu'elle paraisse, elle n'en dévoilait pas moins chez les Américains une grande aptitude, et prouvait, en outre, que souvent, sans secours, sans protection, et malgré

même des entraves législatives, l'industrie peut se développer dans un pays, par suite des seules causes naturelles qui y sont favorables : telles que les avantages du sol, du climat, des habitudes et du caractère des habitants, enfin d'autres circonstances indépendantes de toute prévision.

Mais rappelons aussi qu'à cette même époque, les habitants des colonies anglaises de l'Amérique du Nord avaient des mœurs pures, sévères, simples, frugales, et qu'ils étaient surtout économes et ennemis du faste; tous étaient habillés d'étoffes travaillées, soit par leurs femmes, soit dans leurs familles, et personne n'eût osé, dans ces temps, se faire remarquer par des dehors fastueux; les rapports de bon voisinage existaient peut-être plus encore qu'aujourd'hui et à de plus grandes distances; pour les entretenir on n'avait que la simple monture sur laquelle on se rendait le dimanche au service divin avec sa femme en croupe, comme cela se pratique encore dans l'intérieur du pays; enfin, les riches équipages et leurs insolentes suites n'existaient pas alors!

Le premier symptôme d'intérêt politique manifesté par le gouvernement colonial de Massachusetts pour l'industrie fut, en 1774, lorsque le congrès provincial appela l'attention publique sur l'importance de l'agriculture, et des manufactures, sur l'économie et le bien-être de la société. Il fut même adopté, dans le cours de cette année, des mesures générales pour la défense du pays et sa sécurité, dans le but avoué de maintenir ses droits d'indépendance. Grand exemple

donné par le jeune peuple de ces colonies du noble usage qu'il savait faire de la démocratie. On recommanda aux habitants de s'associer, afin de pouvoir faire réussir telle industrie que des particuliers isolés ne pouvaient entreprendre. On enjoignit en même temps aux citoyens de donner aux objets de manufacture domestique la préférence sur ceux importés.

Quant au gouvernement fédéral, le premier acte d'encouragement qu'il manifesta pour les manufactures ne fut adopté qu'en 1789, à l'issue de la guerre de la révolution.

En 1791, Alexandre Hamilton fit son célèbre rapport sur le même objet, et obtint le titre honorable de père du *système américain ;* depuis, un patriote de notre époque, non moins distingué, Henri Clay, du Kentucky, en devint le plus zélé champion.

Cependant, dès 1786, on avait établi à East-Bridge-Water, dans le Massachusetts, la première machine à filer le coton, et tel fut l'intérêt public avec lequel cette nouvelle machine fut reçue dans la colonie, que la *cour générale* vota 1,000 francs de récompense à son constructeur; l'année suivante, un nommé Orr reçut 100 francs de gratification pour livrer à la publicité toutes les connaissances pratiques qu'il possédait sur cette invention.

En 1787, les propriétaires des manufactures de coton de Beverly, dans le Massachusetts, firent quelques tentatives pour substituer le travail mécanique à celui des bras, en imitation de ce qui se passait alors en Europe; ils adressèrent des pétitions à la *cour géné-*

rale pour les favoriser dans leurs vues, et en obtinrent l'autorisation de lever 25,000 francs par loterie.

Le troisième essai de filer le coton à la mécanique fut fait en 1788, à Providence, dans le Rhode-Island. Dans la même année, on éleva une filature à Philadelphie, qui eut un plein succès. Et dès lors, il se constitua en Pensylvanie une société pour l'encouragement des manufactures.

Les essais faits dans le New-York et dans le Connecticut ne furent pas aussi heureux, non que les habitants manquassent de persévérance ou d'intelligence, mais parce que les machines importées dont on fit usage étaient imparfaites.

En 1790, un des mécaniciens les plus distingués alors de l'Angleterre, Samuel Slates, émigra en Amérique. Cet industriel renommé était associé du célèbre sir Richard Arkwright, inventeur d'un métier à filer le coton, qui porta son nom, et vint élever la filature de Pawtucket, aujourd'hui même encore un des établissements les plus renommés des États-Unis.

En 1793, ce même mécanicien s'associa à MM. Brown et Almy, éleva une seconde filature et manufacture de coton qui réussit complétement.

Vers la même époque, d'autres parties de l'Europe fournirent à l'Amérique de généreux émules dans l'importation des arts industriels; au nombre de ceux-ci, je dois particulièrement distinguer les frères Dupont, fils de M. Dupont de Nemours, l'idéologue. Cette intelligente famille se fixa sur la Brandywine, dans le Delaware, et fonda des établissements industriels qui

imprimèrent un immense mouvement aux manufactures dans cette partie de l'Union, et rendirent aux États-Unis, dans des circonstances critiques, d'importants services; l'un des frères Dupont créa une manufacture de poudre de guerre, dont le nom et la réputation sont suffisamment connus en Europe, pour dispenser de tous autres commentaires. Le second frère éleva sur la rive opposée de la même rivière une manufacture de draps, qui a servi de tous temps à l'habillement de l'armée américaine.

La loi proposée par Hamilton et adoptée par le congrès américain de 1789 releva l'esprit industriel des Américains, que de nouveaux rapports commerciaux avec l'Angleterre, à la suite de l'heureuse issue de la guerre de l'indépendance, avaient un peu ralenti.

La guerre de 1812, la seconde que les États-Unis aient eu à soutenir contre l'Angleterre, donna une nouvelle impulsion aux manufactures qui s'étaient déjà enrichies des découvertes d'Arkwright, Hargrave, James Watt, et de celles non moins précieuses des Américains Whitney (1) et Fulton.

Mais en 1815 elles reçurent un nouvel échec de l'introduction des marchandises anglaises. Cependant l'esprit public en Amérique s'était éveillé sur l'importance de conserver aux manufactures les moyens d'existence et de se perfectionner; on proposa et le congrès national adopta un tarif de douanes destiné principalement à protéger les fabriques de coton et de laine, les plus importantes pour le pays.

(1) Whitney est l'inventeur d'une machine à séparer le coton de sa graine.

Par la nouvelle loi sur les droits d'importation, un droit de 25 p. 100 *ad valorem* fut prélevé sur tous les tissus de laine importés, de juin 1816 à juin 1819, et de 20 p. 100 seulement à dater de cette dernière époque.

La même loi portait que tout article fabriqué en coton, dont la valeur originaire serait au-dessous de 1 franc 36 centimes par mètre, payerait le même droit que si sa valeur était réellement de 1 franc 36 centimes par mètre; cette clause était ainsi rédigée pour atteindre tous les articles communs importés des Indes, et de protéger ainsi la fabrique du pays, qui commençait à faire concurrence à ces objets. On préleva, en outre, un droit permanent de 30 p. 100 sur beaucoup d'autres articles, tels que la chapellerie, les meubles, les voitures, les cuirs, les papiers, dont la fabrication aux États-Unis avait déjà acquis de l'importance.

La culture du sucre indigène fut également secondée par un tarif protecteur.

En 1818, une grande partie de ces droits fut encore augmentée; mais en 1824, une révision des droits prélevés sur toutes les marchandises en coton et laine exportées de l'Angleterre eut lieu, et une réduction en fut la conséquence, afin de combattre l'effet du tarif américain.

Par suite de ces dispositions du gouvernement britannique, les fabriçants américains s'adressèrent au congrès et lui demandèrent de leur venir en aide. Le résultat de ce nouvel appel de l'industrie manu-

facturière des États-Unis à la protection du gouvernement général fut l'adoption du célèbre tarif de 1828, qui augmenta considérablement les droits d'entrée sur tous les articles de laine, de 45 à 50 p. 100 *ad valorem*, et mit des droits proportionnellement plus élevés sur tous les autres objets.

Le congrès national continua son système protecteur des manufactures américaines jusqu'en 1831, époque à laquelle, par suite de l'extinction de la dette publique, on proposa une nouvelle révision du tarif.

Dans cette circonstance, l'opinion publique fut consultée par ses voies ordinaires : des conventions furent convoquées, des assemblées eurent lieu où, d'un côté, tous les partisans de la liberté du commerce furent entendus; de l'autre, tous ceux qui y étaient opposés et voulaient, au contraire, la continuation du système protecteur, mais seulement approprié aux circonstances et aux besoins des intéressés.

Ces assemblées pour et contre eurent lieu à Philadelphie. Dans celle favorable à la liberté du commerce, on proposa de réduire tous les droits d'entrée aussi bas que possible; dans celle favorable à la protection des manufactures américaines, on proposa la réduction des droits seulement sur les articles qui ne pouvaient en aucune manière influer sur la marche progressive des manufactures et des produits indigènes.

En 1832 le congrès national émit une nouvelle loi sur les droits d'entrée, entièrement conforme aux

suggestions de la majorité; c'est-à-dire partiellement protectrice des intérêts manufacturiers et producteurs.

L'année 1833 eut la triste célébrité de voir certains membres du corps politique de la Caroline du Sud émettre des opinions relativement à la liberté du commerce qui semblaient devoir menacer l'Union même des États; et par suite de leurs efforts, de leurs déclamations, l'État de la Caroline du Sud se montra, pendant un temps très-court il est vrai, en rébellion ouverte avec les lois de l'Union.

La vigoureuse énergie du président Jackson, auquel étaient confiées par les lois la protection de la constitution et sa mise à exécution, et, par-dessus tout, la puissance de l'opinion et de la raison publiques, redonna bientôt aux lois de l'Union l'autorité qui leur appartient.

Cependant les nouvelles réclamations qu'avait provoquées la loi de 1832 firent adopter par le congrès, avant même qu'elle eût pu être mise à exécution, une modification qui prit le nom d'*Acte de compromis;* cette mesure, prise sur la proposition de Henri Clay, du Kentucky, fut un véritable service rendu au pays, en arrêtant dès l'origine les actes de violence auxquels s'était si imprudemment laissé entraîner un des États les plus influents du Sud.

Cet amendement reçut la forme de loi pendant l'hiver de 1833, et devait être en vigueur jusqu'en juin 1842. Il fixait que tous les droits qui dépassaient 20 pour 100 *ad valorem* seraient réduits annuellement au

taux de 20 pour 100 jusqu'en juin 1842; il affranchissait même de tout droit nombre d'articles d'une consommation considérable : les soieries étrangères, par exemple; enfin il proposait de limiter le nouveau tarif des douanes à adopter après cette époque à 20 pour 100 sur la valeur des importations; il prescrivait en outre qu'aucune nouvelle augmentation de droits de douane ne pourrait avoir lieu avant le 30 juin 1842.

Mais la période décennale de 1832 à 1842 devait être rendue trop célèbre par la position extrême du système financier américain; par sa très-grande prospérité qui permit le remboursement complet de la dette nationale, et la répartition de la vente des terres parmi les États; et son abaissement immédiat, presque aussi grand, qui mit le gouvernement général en demeure de pourvoir par des mesures extraordinaires aux moyens de couvrir ses dépenses!

Cette dernière crise commerciale commença en 1837, peu de temps après l'expiration de la charte de la banque des États-Unis, qui avait servi jusqu'alors d'une espèce de modérateur contre le dévergondage des banques locales et des spéculations particulières qui s'y alimentaient. Depuis lors, pour la première fois peut-être depuis l'installation du gouvernement américain, les institutions démocratiques ont semblé faillir aux difficultés qui agitaient la nation; ou plutôt le peuple essaya en vain plusieurs fois de formuler sa volonté : jamais il ne put trouver dans les représentants cet ensemble d'action, ce désintéressement qui seuls pouvaient permettre de trouver

un remède à la plaie de la société américaine, l'esprit de spéculation porté outre mesure, et le luxe qui l'accompagne et qui finit toujours par appauvrir la nation qui s'y abandonne.

Cette crise financière et commerciale a malheureusement duré trop longtemps; elle a jeté des germes profonds de corruption dans la société américaine, ce qui, suivant moi, est un mal beaucoup plus grand que celui des pertes matérielles qu'a souffertes son commerce : car on peut toujours se relever d'embarras financiers, ceux-là ne sont que passagers; mais les qualités morales d'une société, lorsqu'elles sont une fois atteintes, celles-là ne se recouvrent pas aussi aisément. Aux premiers il ne faut qu'un peu de temps; aux autres il faut un retour sincère aux vieilles traditions, aux principes d'honorable simplicité des hommes de la première époque, de ceux qui se contentaient d'être *hommes libres*, et non les rivaux de l'aristocratie vicieuse des vieilles monarchies!

La leçon a été assez dure pour qu'elle profite, et je souhaite sincèrement que les Américains apprennent à vivre avec plus de simplicité et plus conformément aux sages préceptes des patriciens de leur glorieuse révolution.

Cependant l'époque fixée pour l'expiration de la mise en vigueur du bill de tarif du 1833 arrivait, et les discussions du congrès national n'amenaient aucun résultat; pendant cet intervalle, le gouvernement central, pour couvrir ses dépenses, fut obligé de mettre en circulation des bons du Trésor, qui, vu la position

financière du pays, furent dépréciés au-dessous de leur valeur réelle. Ainsi, en pleine paix, au milieu de tous les éléments d'une prospérité matérielle dont rien ne saurait approcher, le gouvernement de l'Union s'est vu réduit à émettre du papier qu'il a eu de la peine à négocier au pair!

Un tel état de choses n'indique-t-il pas un vice dans la constitution financière de cette puissante république? Et lorsqu'une taxe directe, n'excédant pas notre centime additionnel, suffirait pour assurer au gouvernement général toutes les ressources financières nécessaires pour répondre aux besoins du service courant, ne doit-on pas déplorer qu'on ne puisse aujourd'hui recourir à ce moyen rendu impopulaire par l'imprévoyance de l'administration du président Monroe, qui, pour faire sa cour aux passions populaires, a commis la très-grande faute d'abroger la loi qui avait créé une taxe de guerre?

Toutefois, après de longues discussions parlementaires et des concessions réciproques consenties par les parties, la chambre des représentants vient enfin d'adopter un nouveau bill du tarif, qui porte, du reste, un caractère prohibitif éloigné des justes principes de la liberté commerciale que nous désirerions voir prévaloir dans l'intérêt des peuples. Ce nouveau tarif nous paraît être un moyen transitoire conçu dans l'espoir de parer aux dépenses urgentes; mais il est douteux qu'il atteigne le but qu'on s'est proposé. Les intérêts des manufactures y gagneront, mais ceux de la nation entière en souffriront. Aussi me pa-

raît-il probable qu'il sera prochainement modifié.

Le nouveau tarif fixe les droits d'entrée à 30 pour 100 de la valeur des objets importés; les droits doivent être soldés en espèces dans un délai de 60 jours, ou les marchandises vendues pour compte.

Une taxe additionnelle de 10 pour 100 est prélevée sur toutes les importations faites sur des bâtiments autres que ceux des États-Unis.

Les principaux objets exemptés de droits par la nouvelle loi sont :

1° Tous les objets destinés au gouvernement général;

2° Tous les produits américains exportés et réimportés, les livres et meubles des citoyens morts à l'étranger;

3° Les peintures, statues des artistes américains résidant à l'étranger;

4° Tous objets à l'usage personnel et les instruments de profession des émigrants;

5° Tous objets généralement d'art, de science, de physique, de chimie, d'histoire naturelle, etc., importés pour l'usage d'une institution publique ou des colléges;

6° Les préparations anatomiques, modèles de machines, objets d'art mécanique; collections de minéraux, d'arbres, arbustes, plantes, graines, etc., etc.;

7° Les bois de teinture, les produits de la baleine, des pêcheries américaines, etc.;

8° Le thé, café, etc.;

9° Le liége, les cloches, le vieux cuivre, le métal,

le bois du Brésil; soufre en poudre, en pierre; cochenille; monnaie d'or, d'argent, etc.

10° Les livres obscènes et contre les mœurs sont interdits.

L'adoption du nouveau bill du tarif a eu lieu simultanément avec le rappel de la loi sur la distribution du produit des ventes des terres domaniales, qui doivent de nouveau rentrer, jusqu'à nouvel ordre, dans les ressources de l'État.

Je désire ardemment que le nouveau bill produise sur les finances de l'Union les résultats favorables qu'espèrent les Américains, mais, je dois l'avouer, je n'en ai pas la conviction; car il faut aujourd'hui quelque chose de plus qu'un tarif pour replacer la nation dans son état normal, il faut l'adoption d'une mesure de finance qui rétablisse son crédit. Or, pour recouvrer son crédit, si fortement ébranlé et compromis par les actes honteux de ces dernières années, je ne vois, ainsi que je l'ai déjà indiqué dans mon précédent ouvrage sur la Démocratie, que la création d'une banque nationale à Washington, ou de toute autre institution financière réunissant les avantages d'une banque nationale, quant à son influence sur les banques locales, à ceux de la solvabilité, de la sécurité et du contrôle, dont l'État seul peut offrir toutes les garanties.

On pourra se former une idée du développement surprenant qu'a pris aux États-Unis l'industrie manufacturière sous l'influence des divers tarifs adoptés jusqu'ici, par le relevé statistique suivant de l'impor-

tance des capitaux qui s'y trouvaient engagés en 1840. Ces chiffres, mieux que tout ce que nous pourrions ajouter sur cette matière, démontreront clairement la marche croissante de la nation américaine dans cette voie de concurrence qui un jour doit avoir des résultats si fatals pour la paix des États; ils expliqueront aussi, je crois, jusqu'à un certain point, à quelle influence est due l'adoption du nouveau tarif par les chambres américaines.

Les capitaux engagés dans les manufactures dans tous les États-Unis, en 1840, s'élevaient au chiffre énorme de 1,338,632,895 francs; la valeur des objets manufacturés, à 2,222,369,100 francs.

En 1830, on comptait à peine 30,000 personnes engagées dans l'industrie manufacturière; aujourd'hui il y en a plus de 500,000, dont les salaires annuels s'élèvent à 500,000,000 de francs, ou environ 1,000 francs par personne et par an.

CHAPITRE XXI.

DE L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE DANS SES DIVERSES APPLICATIONS SPÉCIALES.

1° Transformations des produits du sol par des forces mécaniques. — 2° Industrie cotonnière. — 3° Des cuirs. — 4° Du fer. — 5° De la laine. — 6° Construction des machines. — 7° Carrosserie, charronnage. — 8° Distillerie. — 9° Fabrication de meubles. — 10° Papeterie. — 11° Librairie. — 12° Chapellerie. — 13° Droguerie. — 14° Verrerie. — 15° Corderie. — 16° Raffinerie. — 17° Poudre à canon. — 18° Instruments de musique. — 19° De la soie. — 20° Industrie linière. — Valeur des constructions maritimes, des maisons en pierre, en brique, en bois. — Valeur totale des capitaux engagés dans des industries non particulièrement désignées.

J'entrerai maintenant dans quelques détails sur chaque branche particulière composant l'industrie manufacturière américaine, en les classant d'après l'ordre de priorité que leur assigne l'importance du chiffre des capitaux engagés et de la valeur des rendements.

1° *Transformation des produits du sol par des forces mécaniques.*

La première, sous le point de vue des capitaux et de la valeur des produits, est sans contredit celle qui repose sur l'immense richesse du sol américain, et qui n'est livrée au commerce que par l'intermédiaire des

moulins de tous genres dont elle est obligée d'emprunter l'aide pour répondre aux besoins de l'homme.

Aucun pays peut-être ne fournit la même quantité de productions indigènes auxquelles l'emploi des moulins soit appliqué.

Un moulin est le premier instrument de la civilisation américaine; il pénètre avec le pionnier au milieu des solitudes des forêts, contribue à lui fournir sa nourriture et les moyens de l'acheter; c'est le jalon qui dirige les pas des nouveaux émigrants; le bruit distant d'un moulin réjouit l'âme de l'aventureux voyageur, sa vue le comble de joie, car il est sûr qu'autour de ce simple établissement industriel, il va retrouver le campement de ses semblables; il touche à la fin de ses peines.

Il est rare qu'on ne trouve pas sur tous les cours d'eau où la présence d'une chute a pu être utilisée pour créer une force hydraulique, un moulin à grain ou à scie, souvent l'un et l'autre, puis un maréchal ferrant; enfin l'hospitalière demeure d'un restaurant indigène ou *inn*. Tels ont été généralement les points de départ des plus importants centres industriels américains.

Dans la grande région de l'Ouest, où les terres descendent par une pente si insensible, qu'on pourrait presque dire qu'elles forment un plateau, et où, par conséquent, les cours d'eau tracent lentement leur carrière par d'innombrables circuits qui retardent leur marche sans occasionner de chutes, l'homme a appelé à son aide, pour remplacer les puissances hy-

drauliques que la nature lui a refusées, le pouvoir de la vapeur, cet élément de force qui ne chôme que par la volonté de celui qui l'a créé. Ainsi, dans la vallée de l'Ohio, à Pittsburg, Wheeling, Marietta, Cincinnati, Louisville, de gigantesques fabriques signalent de loin la puissance créatrice de l'homme et la force de la vapeur. Dans le même édifice, par étages superposés, la vapeur donne la vie aux diverses branches de la même industrie, et le grain qui, le matin, a été apporté du champ, retourne le soir en farine admirable pour sa blancheur, renfermée dans des barils, dont les douves ont été préparées par la même force, avec des bois qui, la veille encore, étaient sur pied !

Du reste, ces espèces de transformations miraculeuses sont très-fréquentes aux États-Unis, que leurs actifs habitants ont rendus une terre de prodiges.

Si au lieu de se trouver dans la magnifique vallée du Mississipi, le voyageur parcourt, au contraire, la contrée la plus orientale de l'Union, qu'il se rende, par exemple, par terre, de la baie de Penobscot à la baie de Passamaquody, il traverse une infinité de rivières qui, descendant directement des montagnes à l'Océan, forment une série de cataractes. Chacune de ces chutes est devenue le siége d'une industrie très-avantageuse, où les arbres des forêts sont débités en très-peu de temps en une infinité de planches, de solives, de madriers, que des bâtiments à voile, amarrés dans les eaux encore fumantes du travail industriel, chargent et portent dans les marchés éloignés ; car,

aux États-Unis, il est rare qu'une industrie locale ne s'allie pas au commerce, cette science qui, dans les mains des Américains, sait donner une valeur réelle aux objets les plus ordinaires (1).

Les capitaux engagés dans cette branche d'industrie nationale dépassent l'énorme chiffre de 327,000,000, et rendent plus de 382,000,000 de francs ! 60,788 personnes y trouvent un emploi actif.

2° *Industrie cotonnière.*

Il y a peu de doute, ainsi que je l'ai déjà dit, que le coton ne soit une plante indigène de l'Amérique, puisque les Espagnols, lors de leur découverte de l'Amérique du Sud, y trouvèrent cette plante croissant dans la plus grande perfection. Il est constaté, en outre, que les Américains tels qu'ils apparurent aux premiers Européens qui les visitèrent, étaient couverts d'habillements de coton : ils ne connaissaient ni la laine, ni le chanvre, ni la soie; ils cultivaient le lin pour s'en faire des vêtements. L'abbé Clavigni remarque que les Mexicains réussissaient à fabriquer un tissu en coton aussi fin et délicat que celui des Hollandais, et qui était fort estimé en Europe. Ces tissus étaient de différentes couleurs et représentaient divers dessins de fleurs ou d'animaux; ils y mêlaient

(1) Les Américains de la Nouvelle-Angleterre ont su rendre très-avantageuse la vente des glaces, qui, dans leur froide région, couvrent pendant quatre mois toutes leurs rivières, en les portant aux Antilles pour fournir à l'avide consommation sous les tropiques.

des plumes, et en fabriquaient des manteaux, des rideaux, des tapis, des vêtements de toutes sortes aussi doux que beaux. Souvent même, ils faisaient une étoffe mi-coton et mi-poil du ventre de lièvre préparé et tissé à cet effet, dont l'usage était entièrement réservé à la confection d'espèces de gilets ou chemises pour la noblesse.

Ainsi, il paraît donc bien démontré que l'industrie appliquée au coton était déjà connue des indigènes américains avant la venue des Européens. A quelle époque monte l'application de cette industrie parmi les indigènes du nouveau monde? c'est ce qu'il nous a été impossible de constater.

Vers la première ou deuxième année de l'ère chrétienne, un Grec-Égyptien, qui navigua le long des côtes de la mer Rouge, signala que des Arabes marchands étaient dans l'habitude d'apporter des Indes du coton à Aduli, un port de la mer Rouge, et fit, à cet égard, de grands éloges de la mousseline du Bengale manufacturée sur les bords du Gange.

A la suite de cette observation, le coton se trouva introduit en Perse et en Égypte et bientôt en Arabie; et plus tard, vers le moyen âge, par suite des conquêtes des mahométans, son usage fut bientôt répandu dans toute l'Asie occidentale.

Le coton était connu dans la Chine longtemps avant le treizième siècle; cependant, il n'y était guère cultivé que dans des jardins et comme objet de curiosité, plutôt que comme un article de commerce. Après la conquête des Tartares, la culture en fut considéra-

blement augmentée dans tout l'empire, et aujourd'hui les produits industriels de ces pays, les nankins par exemple, jouissent d'une grande réputation par tout le globe. Néanmoins, la production de la Chine ne suffit pas à sa consommation, et ce pays est aujourd'hui obligé de recourir à des importations d'autres parties des Indes et même des États-Unis, pour subvenir aux demandes de ses fabriques. J'ai déjà eu occasion de signaler, à cet égard, que les Américains, par suite de l'introduction de ce produit de leur sol, avaient établi dans cette région un débouché d'un intérêt considérable pour leur commerce, ainsi que pour leurs propres fabriques.

Les classes pauvres de la Chine sont toutes vêtues de cotonnade bleue, tandis que les classes moyenne et aisée ne sont vêtues que de soie.

Le coton a été introduit en Espagne vers le dixième siècle, par les Mores, et cette industrie prospéra bientôt dans les riches provinces de l'Andalousie et de la Catalogne, où l'on parvint à en faire d'excellents papiers.

Elle pénétra ensuite en Italie vers le quatorzième siècle; mais, en conséquence de l'imperfection des machines en usage alors, cette industrie ne prit pas de développement jusqu'à l'époque des découvertes et de l'heureuse application du génie de l'homme à la mécanique, dans laquelle l'Angleterre prit bientôt une prééminence marquée.

Néanmoins, il paraît que l'industrie du coton était connue dans toutes les parties de l'Europe bien avant

qu'elle eût pénétré en Angleterre; on est resté, d'ailleurs, dans une complète ignorance sur l'époque de son introduction. Seulement, il est bien constaté qu'en 1641, Manchester contenait déjà des manufactures de coton, jouissant d'une assez grande réputation. Plus tard, les émigrations protestantes de l'Allemagne et de la France contribuèrent puissamment à élever la réputation de ces fabriques, et à leur assurer une supériorité sur toutes celles de l'Europe.

Les premières transactions commerciales de coton manufacturé ont eu lieu à Gênes, en Sicile, en Asie et dans les Flandres.

L'industrie manufacturière du coton a été introduite aux États-Unis en 1786, dans la Nouvelle-Angleterre; elle a, depuis cette époque, pris un très-grand développement dans presque toutes les parties de l'Union; et ce qui est plus digne de remarque, c'est que cette industrie s'est accrue en Amérique, plutôt par suite des avantages réels du pays, du climat et du caractère producteur des Américains, que par la protection particulière des lois de douanes adoptées par le gouvernement des États-Unis. Elle occupe aujourd'hui le second rang par l'importance des capitaux qui y sont engagés; mais elle est la première par son avenir et le rôle qu'elle est appelée à prendre dans le classement de la nation américaine parmi les premières nations industrielles et commerçantes du monde.

Mais c'est surtout par le caractère distinctif des habitants de la Nouvelle-Angleterre que l'industrie

reproductive gagne d'année en année un plus grand ascendant dans les États de l'Est. Il est difficile, en effet, de trouver dans toute la Nouvelle-Angleterre un cours d'eau, une chute qui ne soient pas animés par quelques machines hydrauliques; le nombre des villages industriels, où le génie laborieux et inventif de l'homme est constamment employé à la reproduction d'objets de première nécessité, est immense; des villages, des petites villes entières sont occupés par une spécialité : là on travaille le coton, on le file, on en fait des étoffes pour l'usage domestique et pour les exportations; plus loin, la laine est filée et convertie en draps; sur un autre point, c'est l'industrie des cuirs qui occupe toute une population, et qui fournit des millions de paires de bottes et de souliers pour l'exportation; ici d'ingénieux habitants travaillent les bois de leurs forêts ou des îles, et se livrent avec intelligence et succès à la confection de meubles, buffets, tables, commodes, chaises, etc., objets également destinés à quelques marchés étrangers; là-bas ce sont de grandes fabriques de papier; dans cette vallée, des forges ou des établissements métallurgiques, des verreries; sur cet autre point, de grands ateliers, où des voitures légères et de bon goût sont exécutées pour les marchés étrangers. Enfin, sur tous les points de ce sol classique de la liberté et de l'industrie, l'homme est constamment occupé à quintupler la valeur de son temps par son intelligent emploi.

Mais il ne faut pas croire que ce mouvement indus-

triel se borne aux États proprement dits de la Nouvelle-Angleterre! on le retrouve également imprimé dans le New-York, cet État si riche, si puissant par sa navigation intérieure et son commerce, qu'on lui a donné le nom emphatique de *l'État-Empire, Empire-State*; dans le New-Jersey, également riche par ses mines de fer et de cuivre; dans la Pensylvanie, qui réunit aux nombreux avantages que lui donne son vaste système de voies de communications intérieures, de riches mines de fer et de houille; dans le Delaware, le Maryland, la Virginie, l'Ohio, cette seconde Nouvelle-Angleterre des pays de l'Ouest, dans l'Indiana, l'Illinois, le Tennessee et dans plusieurs autres États occidentaux.

En résumé, 20 États sur 26 sont aujourd'hui plus ou moins intéressés dans les manufactures du coton; ceux-ci sont par ordre d'importance :

Le New-York, la Pensylvanie, le Massachusetts, l'Ohio, la Virginie, le Connecticut, le New-Jersey, le Kentucky, le Maryland, le Maine, le Rhode-Island, l'Indiana, le New-Hampshire, le Tennessee, la Caroline du Nord, l'Illinois, le Vermont, le Missouri, la Caroline du Sud et la Géorgie.

De grands efforts sont faits dans toutes les parties de l'Union pour accroître l'importance des manufactures, et les faire contribuer à la prospérité intérieure du pays. Ainsi, dans l'État de la Louisiane, il était fortement question de mettre à profit la puissance inactive des machines à vapeur employées sur les

plantations pour la confection du sucre, à filer le coton ou à préparer le tabac pendant le chômage.

D'après M. Pitkins, on estimait que la valeur des produits manufacturés en coton, en 1815, s'élevait à.	120,000,000 fr.
Aujourd'hui elle n'est pas moins de.	251,782,000
Le capital employé dans ces manufactures était, en 1815, de.	200,000,000
Aujourd'hui il est de.	255,500,000
La valeur des exportations d'objets manufacturés en coton était, en 1826, de.	5,500,000
en 1834, de.	11,000,000
en 1841, de.	18,000,000

Lowell, dans le Massachusetts, est, sans contredit, la plus importante ville manufacturière des États-Unis; elle contient aujourd'hui 21,000 âmes; en 1830 on n'y comptait que 6,474 habitants. Le capital employé dans les manufactures de coton de cette ville est de 50,000,000 de francs; elle contient 32 filatures en activité, qui mettent en mouvement 166,044 bobines et 5,183 métiers. On y consomme annuellement près de 20,000,000 de kilogrammes de coton, qui produisent 53,000,000 de mètres de cotonnade ou calicot. Le personnel de ces fabriques se compose de 8,507 ouvriers, dont 6,430 femmes ou filles, et 2,077 hommes ou garçons.

La population de Lowell est entièrement industrielle; elle présente néanmoins un ensemble de mœurs publiques plus régulières, plus pieuses même qu'aucune autre ville de l'Union. J'aurai l'occasion plus loin, en traitant du sujet de la classe ouvrière, d'expliquer quelles sont les causes de cet heureux résultat.

La production totale des États-Unis en objets manufacturés de coton était estimée, en 1840, à 200,000,000 de mètres, dont la valeur était portée à 130,000,000 de francs. On calculait qu'il y avait alors dans toute l'Union 1,240 fabriques de coton, présentant ensemble 2,284,631 bobines et 33,500 métiers, employant annuellement 40,000,000 de kilogrammes de coton brut, et occupant 72,120 personnes.

Le capital engagé dans ces manufactures s'élevait à 255,500,000 francs, et forme à peu près le 1/4 du capital employé dans la même branche d'industrie en Angleterre. Mais il est vrai que cette fabrique prend chaque année plus de développement aux États-Unis, par suite même de l'accroissement de la consommation domestique, et des bénéfices que réalisent les Américains par l'introduction de leurs produits sur les marchés étrangers, où leur industrie est parvenue à faire concurrence aux produits de l'Angleterre.

C'est là un fait grave et qui mérite de sérieuses considérations, à cause de l'ascendant industriel progressif que les Américains sont appelés à prendre dans cette lutte de nation à nation qui se prépare déjà depuis longtemps; dans tous les cas, il signale, du moins, la double aptitude de l'Union américaine comme puissance agricole et manufacturière, situation qui ne peut que s'améliorer, grandir et se terminer finalement au détriment de quelques-unes de ses rivales.

3° *Industrie des cuirs.*

L'industrie des cuirs est une des plus anciennes, des plus répandues et en même temps des plus importantes aux États-Unis. C'est qu'en effet, dans la vie civilisée, l'usage du cuir est indispensable dans tous les rangs de la société; aussi cette industrie ne le cède qu'à celle du coton, après laquelle elle se classe immédiatement par ses capitaux et ses produits.

Dans les États de la Nouvelle-Angleterre, l'industrie des cuirs a été presque simultanée avec l'industrie agricole ou le défrichement des terres; et de bonne heure les habitants de ces États ont acquis une certaine réputation pour la préparation de leurs cuirs et la fabrication de leurs souliers, qui plus tard ont reçu le nom particulier de *yankee's shoes*, à cause de l'emploi de chevilles en bois pour les semelles qui les distinguaient des autres fabriques.

Cette industrie a successivement gagné dans les États de Pensylvanie, de New-Jersey, de Maryland et de Delaware; il n'y a guère que vingt ans qu'elle s'est introduite dans le New-York. Dans la préparation des cuirs, on se sert d'écorce de *hemlock* (*Hemlock spruce, abies canadensis*) exclusivement dans le Nord, et d'écorce de chêne dans les États du Milieu ou plus méridionaux; le chêne aux États-Unis appartenant essentiellement au climat tempéré, et le *hemlock* au Nord: ces deux essences de bois caractérisent les forêts sud et nord de l'État de New-York.

Dans cette industrie comme pour beaucoup d'au-

tres, l'État de New-York a pris une supériorité que lui assurent tous les avantages de sa situation et de ses relations commerciales : ainsi, tandis qu'il dépendait autrefois des autres États pour ses approvisionnements, aujourd'hui, au contraire, il est devenu le centre des approvisionnements de ces mêmes États, et le port de New-York le grand marché de l'Union pour cette industrie ; il s'importe maintenant plus de cuirs étrangers à New-York que dans aucune autre ville du monde.

Les principales tanneries du New-York sont situées dans les montagnes de Catskik, d'où sortent les meilleurs cuirs destinés à faire des semelles de bottes ou souliers. On y compte 56 grands établissements, qui livrent par an 328,000 peaux, représentant une valeur de 8,364,000 francs.

Le New-York est estimé manufacturer 1/3 des cuirs préparés dans toute l'Union.

On y compte environ 1,212 tanneries, dont les produits annuels s'élèvent à une valeur de 31,000,000 de francs, et les capitaux employés à 13,000,000 de francs. Depuis longtemps, on n'importe plus aux États-Unis de cuirs pour semelles; et l'industrie des cuirs a annuellement pris un tel développement, que les cuirs américains sont aujourd'hui au nombre des articles exportés des États-Unis.

On importe encore cependant de l'Angleterre des peaux de mouton non préparées, et de France des peaux de veaux complétement prêtes; mais la valeur

de ces deux objets d'importation sur la totalité de l'industrie des cuirs est peu importante.

Les meilleurs cuirs pour semelle sont préparés en 6 ou 8 mois; mais par des procédés nouveaux on arrive aux mêmes résultats en 50 jours, sans nuire à la qualité ou à la durée des cuirs.

New-York importe et emploie plus de cuirs que Liverpool.

Londres n'importe pas et n'emploie pas autant de cuirs que Liverpool.

Dans le Massachusetts on fabrique annuellement pour plus de 75,000,000 de francs de bottes et souliers.

On compte dans tous les États-Unis 8,229 tanneries, et 17,136 établissements où l'on travaille le cuir, tels que bottes, souliers, malles, harnais, selleries, etc. La valeur totale de ces produits est estimée à 165,670,000 francs, et les capitaux engagés dans cette industrie à 65,000,000 de francs; 43,116 personnes y trouvent une occupation constante.

4° *De l'industrie du fer.*

Le fer a été un des plus puissants éléments de la civilisation de l'homme, et tous les peuples qui sont demeurés dans l'ignorance de son emploi sont dans une infériorité marquée. L'usage du fer a en effet accompli ce que les métaux beaucoup plus précieux n'ont pu remplacer.

Cependant l'usage du fer et sa substitution aux

alliages de cuivre, alors seuls connus des hommes, ne paraissent avoir eu lieu que vers l'époque où les célèbres mines de l'île d'Elbe furent mises en exploitation, 700 ans avant l'ère chrétienne; ces mêmes mines continuent d'être exploitées avec profit.

L'acier, comme différant du fer en qualité, n'a été connu que très-longtemps après; les Chalybes, peuple de l'Asie Mineure, ont été les premiers qui aient fait cette distinction dans l'art de préparer le fer. Plus tard, on découvrit de l'acier naturel à Nericum en Styrie.

La fonte de fer est de beaucoup plus récente date; on rapporte son premier usage aux peuples habitants des rives du Rhin, parmi lesquels, dès 1494, il était ordinaire de se servir de plaques en fonte pour des poêles. On peut ainsi assigner cette date comme celle de l'art des perfectionnements apportés à l'industrie métallurgique, et au moyen desquels le prix de ce métal a été tellement réduit, que son emploi s'est généralisé et étendu à une multitude d'objets d'économie domestique.

L'usage du fer est aujourd'hui connu dans le commerce sous trois classifications différentes : le fer en barre, la fonte de fer et l'acier.

L'introduction de l'industrie métallurgique aux États-Unis remonte vers l'année 1715, lorsque les premiers essais furent faits en Virginie. Bientôt après, le Maryland et la Pensylvanie suivirent cette première impulsion, et d'autres colonies de la Nouvelle-Angleterre engagèrent des capitaux dans le même

genre d'entreprise. Les résultats furent si avantageux, que les colonies durent réclamer le droit d'importer en Angleterre leurs nouveaux produits. Cette demande, si juste d'ailleurs, fut néanmoins refusée; et, en 1750, le parlement anglais, à l'instigation des maîtres de forges de la mère patrie, rendit une loi protectrice de l'industrie métallurgique en Angleterre à l'exclusion de l'industrie américaine.

Cet acte administratif porta un coup fatal à l'industrie métallurgique des Américains; mais il a peut-être été cause, il faut le reconnaître, de l'immense ascendant que la Grande-Bretagne a pris sur toutes les autres nations du globe par son industrie du fer, à laquelle elle a donné le plus grand développement possible.

Lors de la déclaration de l'indépendance, les Américains donnèrent une nouvelle activité à leur industrie du fer, qui ne fit que s'accroître jusqu'à la guerre de 1812, époque à laquelle elle reçut, avec toutes les autres branches manufacturières de l'Union, un redoublement d'extension qui lui a assuré depuis une existence indépendante de tous les événements.

En 1810, les États-Unis produisaient déjà près de 25,000 tonnes de fer, dont la valeur était estimée à 2,000,000 1/2 de dollars; la Pensylvanie produisait à elle seule près de 11,000 tonnes.

L'existence de mines de fer était reconnue sur une infinité de points du territoire américain, et déjà quelques-unes étaient en exploitation dans le New-Hampshire, le Vermont, le Rhode-Island, le Connec-

ticut, le New-Jersey, la Pensylvanie, la Virginie et la Caroline du Nord.

A cette époque, le Massachusetts avait une manufacture d'armes très-importante; les manufactures du New-Hampshire suffisaient à la consommation domestique; le Vermont possédait des forges, des fourneaux qui produisaient une immense quantité de fer; dans le Rhode-Island il existait plusieurs manufactures de fer, clouteries, etc.; le New-York était également distingué par ses établissements; dans le Connecticut on étirait des fers creux, on fabriquait des clous, du fer-blanc, des armes à feu, etc. Le New-Jersey n'était pas moins renommé pour la qualité de ses fers et la supériorité de ses usines que la Pensylvanie, le Delaware, le Maryland, la Virginie, l'Ohio, l'Indiana, le Kentucky, la Caroline du Nord et la Caroline du Sud.

Le 3 juillet 1815, un traité de commerce était signé entre les États-Unis et la Grande-Bretagne, rendant enfin le commerce libre entre ces deux pays pour quatre ans. Mais dès 1818 les Américains se trouvèrent dans l'obligation d'altérer leur tarif en faveur de leurs fers; ils introduisirent une nouvelle modification en 1824, et une troisième en 1828.

A cette époque, le congrès des États-Unis ordonna une enquête sur la situation de l'industrie du fer, d'où ressortirent les renseignements suivants :

Dans le seul État de Pensylvanie, on manufacturait 21,800 tonnes de fer, et 47,047 tonnes de fer en gueuse, sur lesquelles 37,200 tonnes étaient fabriquées en fer en barre, et 14,365 tonnes en fer de fonte;

environ 100 tonnes étaient employées à la fabrication des clous.

Dans le New-York, près du lac Champlain, on manufacturait 300 tonnes de fer en barre; on comptait aussi dans le même État, dans un cercle de 12 lieues, près de 81 forges, avec un capital de 6,000,000 de francs, et occupant 5,720 ouvriers.

Dans le New-Jersey, on manufacturait 2,050 tonnes de fer.

Immédiatement après cette enquête et sur le rapport d'un comité spécial de la chambre des représentants, les droits sur l'importation des fers étrangers furent augmentés.

En 1830, le commerce de New-York fit de grands efforts pour faire changer cet état de choses, mais les intérêts manufacturiers l'emportèrent.

Voici quelle était, en 1830, la situation de l'industrie du fer aux États-Unis; en la comparant avec celle que présente le recensement officiel de 1840 et 1841, on pourra juger des progrès faits par les Américains dans cette branche pour laquelle ils trouvent sur leur sol de si grands avantages.

On comptait alors aux États-Unis 202 fourneaux, dont le rendement total était de 118,620 tonnes de fer en gueuse, et 36,722 tonnes de fer en fonte; en tout 155,348 tonnes.

Aujourd'hui on compte 795 usines et 804 fourneaux, dont le rendement total s'élève à 484,136 tonnes, 177,233 tonnes de fer en barre et 286,903 tonnes de fer en fonte.

On fabrique de fort bon acier aux États-Unis, principalement à Pittsburg, à Baltimore, à Philadelphie, à New-York, à Troy, à Boston et dans le New-Jersey. — La production annuelle est de 3 à 4,000 tonnes.— On trouve de l'argile réfractaire d'une qualité égale à celle de Stonebridge, en Angleterre, pour la fabrication des creusets.

La fabrication du fer a consommé 1,528,118 tonnes de combustible.

La valeur des produits en fer est portée à 199,963,965 francs; le capital employé à 112,500,000 francs, et le nombre des ouvriers à 30,497.

La valeur marchande du fer en fonte est de 40 francs les 100 kilogrammes; celle du fer travaillé à 42 francs 50 centimes les 100 kilogrammes; la main-d'œuvre sur les fers importés à 25 francs les 100 kilogrammes.

On évalue la main-d'œuvre sur la fabrication en général du fer aux États-Unis, dans une année, à 77,928,650 francs. Si on porte le nombre des personnes employées à 42,701, c'est environ à raison de 5 francs par jour par ouvrier, ce qui me paraît devoir être très-près de la vérité.

En admettant que chaque ouvrier soit marié, ce qui est l'ordinaire aux États-Unis, et que chaque famille se compose d'au moins 3 enfants, cela porterait à 213,505 le nombre des personnes vivant de cette industrie. En admettant que leur consommation de produits agricoles s'élevât à 60 centimes par jour par

personne, cela donnerait 46,759,788 francs pour la valeur annuelle de ces produits.

Les divers États dans lesquels la fabrication du fer a déjà pris quelque développement sont ainsi rangés d'après leur rendement :

La Pensylvanie, fournissant 185,000 tonnes ; New-York, 80 tonnes; l'Ohio, 42,600 tonnes; le Kentucky, 29,000 tonnes ; le Tennessee, 25,700 tonnes ; la Virginie, 24,600 tonnes ; le New-Jersey, 18,000 tonnes ; le Maryland, 15,000 tonnes; le Massachusetts, 12,000 tonnes ; le Connecticut, 9,000 tonnes ; la Caroline du Sud, 2,500 tonnes, etc.

Le procédé dit à la catalane ou à l'italienne est encore en usage aux États-Unis, sur un très-grand nombre de points. Ce procédé n'exige que de faibles capitaux pour commencer, de riches minerais, et une très-grande abondance de combustible ; or, les minerais de fer aux États-Unis sont d'une excellente qualité, et les forêts y sont encore en abondance ; il n'est donc pas surprenant dès lors que cette méthode soit encore si généralement suivie, surtout en présence d'une très-grande consommation domestique de fers doux.

Du reste, la qualité supérieure du fer américain est constatée par ce seul fait, qu'on n'est encore parvenu à fabriquer des pièces d'artillerie de campagne qu'avec du fer des États-Unis ou de Suède. Le fer américain peut être rangé immédiatement après celui de Styrie et de Suède ; viennent ensuite ceux de Dane-

mark, d'Espagne, de Bayonne, de Roussillon, de Foix, du Berry, etc.

L'introduction du coke, comme combustible, dans le traitement du fer, en Angleterre, remonte vers la fin du règne de Jacques Ier; c'est à un nommé Dudley que revient l'honneur de cet essai. A cette époque, le rendement des forges anglaises était de 180,000 tonnes. Ce ne fut cependant que 130 ans plus tard, vers 1745, que cette innovation commença à être appréciée, lorsque les produits du fer se trouvaient considérablement réduits par le manque de combustible, et ne s'élevaient plus qu'à 17,000 tonnes; ils tombèrent même, pendant un temps, en 1783, à 13,000 tonnes. On eut alors recours à l'emploi du coke, et les rendements se relevèrent à 150,000 tonnes.

En 1830, qui est l'époque de la renaissance de l'industrie en Amérique, on évaluait la production entière de la Grande-Bretagne à près de 800,000 tonnes de fer; aujourd'hui elle est de 1,512,000 tonnes! tandis que celle du monde entier ne dépasse pas 3,000,000 de tonnes : c'est donc plus de la moitié que l'Angleterre peut produire à elle seule!

La production de la France, en 1840, n'était que de 600,000 tonnes.

L'introduction du coke, dans le traitement du fer aux États-Unis, n'est point très-ancien; néanmoins la fabrication du fer, traité exclusivement par ce combustible, y est déjà très-répandue, par suite même de l'étonnante richesse du sol américain en houillères de toutes qualités.

Il est extrêmement intéressant de voir réunies, dans le même établissement, et l'extraction de la houille et la fabrication du fer exclusivement par ce combustible ; à quelques pas de là, le système mixte mis en usage, où d'excellentes fontes en barres sont affinées à la houille ; enfin l'ancienne fabrication de la fonte et du fer exclusivement au charbon de bois.

Depuis quelques années on s'occupe d'utiliser les charbons anthracites, dont il existe des gîtes inépuisables dans plusieurs États de l'Union. Des expériences récentes ont prouvé que dans des fourneaux expressément construits pour l'emploi de ce combustible, on parvenait à produire du fer de bonne qualité avec une plus grande économie que dans les fourneaux où on se servait de charbons de bois ou de coke.

Vingt fourneaux de cette espèce sont aujourd'hui en pleine activité. De nouvelles forges ont également été créées et sont alimentées de ce combustible.

Il est permis de prévoir, d'après le nouveau développement donné à la production du fer par l'emploi des charbons dits anthracites ou houilles sèches, que les Américains pourront avant peu livrer leur fer à raison de 22 francs 50 centimes les 100 kilogrammes, prix beaucoup moins élevé que celui des importations.

On estime la consommation totale de fer aux États-Unis à 300,000 tonnes par an ; sur la population actuelle de 17,000,000, et au prix courant d'importation de 50 francs les 100 kilogrammes ou 500 francs

la tonne, cette consommation représente une dépense par individu d'environ 13 francs 5 centimes.

Lorsque les manufactures du pays pourront répondre aux demandes du public, nul doute alors que le prix de revient ne s'abaisse sensiblement, et que l'accroissement de la consommation individuelle ne suive la même proportion, car chacun pourra alors substituer à l'emploi d'objets domestiques, maintenant en bois ou en terre, les mêmes articles en fer qui seront devenus alors d'un usage facile. D'après cette supposition, et la marche progressive que suit la population, on peut être autorisé à prévoir qu'avant dix ans, en 1850, la consommation du fer, aux États-Unis, sera de *un million de tonnes,* et la production nationale égale à cette demande!

Cet avenir me paraît être réservé à l'industrie du fer aux États-Unis, d'après tous les avantages naturels que je sais qu'elle réunit sur le territoire américain, et il ne pourra se réaliser qu'en portant un rude coup aux intérêts de même nature de la Grande-Bretagne.

5° *Industries des laines.*

Cette industrie prend place au cinquième rang, par son importance, et vient immédiatement après celle du fer, avec laquelle elle a été introduite aux États-Unis, presque simultanément, si même elle ne l'a point précédée.

Les habitants de la Nouvelle-Angleterre ont, en effet, porté leurs soins, dès leur arrivée en Améri-

que, sur la culture de la terre et à élever des troupeaux; ils ont ainsi favorisé le développement d'une industrie domestique qui devait plus tard assurer leur indépendance de la mère patrie, dont il leur tardait de secouer le joug commercial, industriel et même politique.

Quoique ancienne, par conséquent, dans le pays, cette industrie a néanmoins éprouvé, comme celle du coton, des vicissitudes, des oscillations, suivant l'état de guerre ou de paix dans lequel les États-Unis se sont trouvés; néanmoins elle n'a cessé de s'y enraciner et même de prospérer. Et maintenant elle est arrivée à un point qu'elle peut parfaitement se soutenir sans aucun tarif protecteur, et progresser même par suite de l'accroissement de la population et du génie industriel des habitants.

Des manufactures de laine existent dans plus de 12 des anciens États, et tous les jours il se forme des établissements nouveaux, qui tous s'approvisionnent dans le pays ou à l'étranger, suivant la situation du marché, c'est-à-dire les prix les plus favorables; car la règle générale qui gouverne l'Américain, c'est le bon marché.

On compte aux États-Unis 2,585 moulins à fouler, et 1,420 fabriques, dont la répartition par États présente l'ordre suivant : le New-York, la Pensylvanie, le Massachusetts, l'Ohio, le Connecticut, le Vermont, le New-Hampshire, le Rhode-Island, le Kentucky, l'Indiana, le New-Jersey, le Maryland, le Tennessee, le Maine, l'Illinois, le Missouri, le Michigan, la Ca-

roline du Nord, la Caroline du Sud, la Géorgie et l'Arkansas.

On fabrique aujourd'hui aux États-Unis des draps de toute qualité, depuis les plus grossiers jusqu'aux plus fins et d'une excellente qualité; mais la fabrication se porte surtout sur des étoffes en laine, adaptées aux habitudes et aux besoins des fermiers américains, et dont généralement ils se font un habillement complet. On fabrique également un grand nombre de couvertures, de tapis et de flanelles dont l'usage est très-répandu dans le pays, dans toutes les classes de la société.

Les fabriques de draps exigeant généralement de plus forts capitaux que celles de coton, à cause des diverses branches d'industrie qui s'y rattachent et qui nécessitent de grands frais d'installation, sont nécessairement moins nombreuses que ces dernières.

Néanmoins, cette industrie a déjà acquis un assez grand développement, car elle emploie des capitaux qui sont estimés à pas moins de 80,000,000 de francs, et produit annuellement pour une valeur de 103,000,000; on compte 21,342 personnes engagées dans ces divers établissements.

6° *Construction des machines.*

Les Américains ont acquis dans cette branche d'industrie une juste célébrité due à leur remarquable aptitude pour tous les arts mécaniques; et déjà ils ont donné au monde plusieurs preuves de leur supé-

riorité en ce genre. Aucun peuple ne les surpasse dans l'art de la construction navale; leurs bâtiments sont à la fois les meilleurs marcheurs et les mieux calculés pour porter du fret. Leurs bateaux à vapeur sont des modèles; le dernier vapeur construit par l'État, la frégate *le Mississipi,* vaisseau de 1,700 tonneaux, a une marche ordinaire de 8 lieues à l'heure. Leurs locomotives sont plus légères et cependant plus puissantes que celles construites en Europe; aussi ont-ils réussi à en approvisionner des chemins de fer anglais, celui de Birmingham à Glocester, par exemple, et ceux de l'Allemagne, le chemin de fer de Leipsick. Leurs moulins à farine ont une réputation sans rivale jusqu'à ce jour; aussi en exporte-t-on à l'étranger, et une compagnie de Trieste vient de faire importer des États-Unis tout le mécanisme et l'appareil nécessaire pour établir dans cette ville un moulin à farine sur le modèle des beaux établissements de New-York.

Enfin, dans presque tous les procédés mécaniques, les Américains ont trouvé à introduire quelques améliorations, quelques perfectionnements que leur ont suggérés leur esprit ingénieux et, par-dessus tout, le besoin d'économiser la main-d'œuvre, chez eux si chère, et le temps, si précieux.

Il existe peu de branches industrielles auxquelles les Américains n'aient point apporté quelques modifications en simplifiant l'usage ou l'application utile. J'ai eu très-souvent l'occasion d'observer cette tendance du génie américain pour les innovations pendant la durée des grands travaux qui m'avaient été

confiés par le gouvernement général; aussi suis-je disposé à reconnaître qu'avec 4 Américains j'ai souvent pu faire exécuter plus de travail utile qu'avec 12 ouvriers européens ordinaires. Cette immense différence provenait d'une sorte d'esprit que je ne puis autrement qualifier que par l'appellation d'*esprit marin*, c'est-à-dire de cet esprit qui fait qu'un individu ne reste jamais à court dans une circonstance quelconque, quelque difficile qu'elle soit, de moyens ingénieux pour faciliter l'exécution de son travail.

D'après cette définition de l'aptitude naturelle que possède l'Américain pour la construction et l'emploi des machines, on ne sera pas étonné que cette branche d'industrie occupe aux États-Unis le sixième rang, par l'importance du chiffre qui en représente la valeur : il s'élève dans ce moment à 103,500,000 francs; 15,441 personnes sont employées dans cette branche industrielle.

7° *Carrosserie et Charronnage.*

L'industrie de la carrosserie et du charronnage en général se range par son importance immédiatement après celle de la construction des machines. Cette industrie a atteint un très-grand degré de perfectionnement et est déjà assez ancienne aux États-Unis. Le New-Jersey, le Delaware, le Connecticut et le Massachusetts sont les États où cette spécialité occupe un plus grand nombre d'individus.

La carrosserie américaine se distingue particulière-

ment par sa légèreté et, néanmoins, sa très-grande solidité; cette circonstance rare est due à la bonté des bois américains, qui, sous un volume réduit, ont plus de flexibilité et plus de solidité aussi que ceux d'Europe sous un volume et un poids plus considérables.

Rien ne peut surpasser le waggon américain dit *Jersey-waggon*, pour la légèreté et la résistance qu'il peut soutenir, quoique construit sans ressorts, contre les chocs d'une route empierrée. Un seul homme peut aisément enlever un semblable véhicule, le porter même, s'il le faut, à une certaine distance sur ses épaules; et cependant il peut contenir et transporter à une vitesse de 2 lieues à l'heure, sur des routes ordinaires, un poids de 1 tonne.

J'ai eu souvent occasion de me servir de ces waggons dans mes longues et pénibles traversées de New-York à la Nouvelle-Orléans, lorsque les chemins de fer n'existaient pas, et que pour traverser des rivières il me fallait chercher un gué ou risquer le passage dans mon waggon comme nacelle; jamais néanmoins il ne m'est arrivé, malgré les nombreux accidents auxquels m'exposaient mes longs voyages, de laisser en chemin mon petit chariot.

Les capitaux engagés dans cette industrie dans tous les États-Unis s'élèvent à 28,000,000 de francs, et la valeur de ses produits à 54,000,000 de francs; 21,994 personnes s'y trouvent occupées.

8° *Distillerie.*

Les distilleries forment la huitième branche in-

dustrielle des États-Unis; peut-être même y est-ce l'industrie la plus répandue. Les États-Unis produisent en effet beaucoup plus de grains qu'ils ne peuvent en consommer, et les exportations en détournent une très-faible quantité; il est donc naturel que les Américains aient cherché dans les distilleries un moyen de donner une valeur à leur immense surplus de production en grains de toutes espèces. Aussi trouve-t-on des distilleries dans tous les États de l'Union, et dans quelques-uns presque sur toutes les fermes! Le fait est que dans ce moment le nombre total des distilleries s'élève à 10,306, réparties comme il suit : 4,802 dans la Caroline du Nord, 1,454 dans la Virginie, 1,426 dans le Tennessee, 1,010 dans la Pensylvanie, 889 dans le Kentucky, 393 dans la Géorgie, 323 dans l'Indiana, 301 dans l'Ohio, 293 dans le Missouri, 254 dans la Caroline du Sud, 219 dans le New-Jersey, 212 dans le New-York, 188 dans l'Alabama, 150 dans l'Illinois, 73 dans le Maryland, 70 dans le Connecticut, 53 dans l'Arkansas, 37 dans le Massachusetts, 34 dans le Michigan, 14 dans le Mississipi, 5 dans le New-Hampshire, 4 dans le Rhode-Island, 3 dans le Maine, 3 dans le Wiscousin, 2 dans l'Iowa, et 1 dans le district de Colombie.

Toutes ces distilleries ont produit, en 1840, 41,402,627 gallons, ou 186,311,821 litres d'esprit.

On compte également dans tous les États-Unis 406 brasseries, dont le rendement s'élève à 23,269,730 gallons, ou 104,704,785 litres de bière.

Les capitaux engagés dans ces deux genres d'in-

dustrie s'élèvent à près de 46,000,000 de francs, et le nombre des personnes qu'elles occupent est estimé à 12,233.

9° *Fabrication de meubles.*

Les Américains ont donné un assez grand développement à la fabrication des meubles, dont l'industrie est particulièrement concentré dans les États de l'Est et du Milieu, parmi lesquels l'État de Connecticut a acquis une certaine réputation de supériorité pour la qualité et le fini des meubles.

On exporte des meubles des États-Unis au Mexique et dans l'Amérique du Sud.

Les capitaux qui y sont engagés s'élèvent à 35,000,000 de francs, et la valeur des objets fabriqués est estimée à 37,500,000 francs; 18,000 personnes sont occupées dans cette industrie.

10° *Papeterie.*

La papeterie est également une branche d'industrie qui a considérablement cru dans ces derniers temps, par suite des exportations. On compte aux États-Unis au moins 400 établissements qui fabriquent pour une valeur de 31,000,000 de francs de produits; les capitaux engagés s'élèvent à près de 28,000,000 de francs; le nombre des personnes qui y trouvent de l'emploi est évalué à 4,706.

La Pensylvanie possède 87 papeteries, le Massachusetts 82, le New-York 77, le New-Jersey 41, le

Connecticut 36, le Vermont 17, le Maryland 17, l'Ohio 14, le New-Hampshire 13, la Virginie 12, etc.

11° *De la Librairie.*

(Imprimerie et établissements de reliure.)

Dans un pays où l'instruction sert de base aux libertés civiles dont jouissent les habitants, il était naturel que l'art au moyen duquel la pensée peut être transmise à des millions d'individus également avides d'échanger la leur, fût très-encouragé par les ressources financières et commerciales de la société. Aussi les deux branches particulières d'industrie qui s'y rapportent et qui constituent le commerce de la librairie, l'imprimerie et la reliure, occupent des capitaux assez considérables.

On compte aux États-Unis 1,552 imprimeries et 138 établissements de relieurs; 138 journaux quotidiens, 1,141 journaux hebdomadaires, 227 paraissant 2 fois par semaine, et 237 publications périodiques; 11,523 personnes trouvent de l'emploi dans ces branches d'industrie, qui absorbent un capital de 30,000,000 de francs.

12° *La Chapellerie.*

La chapellerie est une industrie très-répandue et très-lucrative aux États-Unis; elle fournit à une consommation domestique qui est très-grande et aux exportations. Elle est aussi ancienne en Amérique que

les colonies, et n'a cessé depuis lors d'accroître et de se perfectionner. Aujourd'hui elle rivalise par la qualité de ses produits, leur légèreté et leur durée, avec les meilleures fabriques de l'Europe. On estime la valeur de ses produits à 50,000,000 de francs.

Il existe également de nombreux établissements pour la fabrication des chapeaux de paille pour femmes, dont les produits ont une valeur de 7,000,000 de francs.

Les capitaux engagés dans ces deux branches de la même industrie sont évalués à 22,500,000 francs; le nombre des personnes qu'elles occupent est de 26,176.

13° *Drogues, Médecines, Couleurs, etc.*

Les capitaux engagés dans cette industrie sont estimés à 22,500,000 francs; la valeur des produits est portée à 23,500,000 francs; 1,848 personnes y sont employées.

14° *Verrerie et Faïencerie.*

Les siéges principaux des verreries sont à Pittsburg, Boston, New-York, Wheeling, dans le Maryland et dans le district de Colombie. Des poteries et faïenceries existent dans toutes les parties de l'Union; mais les plus nombreux établissements sont en Pensylvanie, dans l'Ohio, dans le New-York, dans l'Indiana, dans la Virginie, dans le Tennessee, dans l'Illinois, dans le New-Jersey, dans le Massachusetts, dans le Maine, dans le Kentucky, dans le Connecticut, dans le New-

Hampshire, dans le Missouri, dans la Caroline du Nord, dans la Caroline du Sud, etc.

Il y a dans tous les États-Unis 81 verreries, 34 établissements où on taille le verre, occupant 3,236 personnes; et 659 faïenceries occupant 1,612 personnes. Les capitaux engagés dans ces deux industries s'élèvent à 13,000,000 de francs, la valeur des produits à 20,000,000 de francs.

15° *Corderies.*

On estime le nombre total des corderies aux États-Unis à 400, occupant environ 4,464 personnes; capitaux engagés dans cette industrie, 12,100,000 francs; valeur des produits, 20,000,000 de francs.

16° *Raffineries.*

Il y a dans tous les États-Unis 43 raffineries, dont les produits annuels ont une valeur de 16,000,000 de francs; on fabrique également dans ces établissements des chocolats et tous les articles de confiseur, dont la valeur spéciale s'élève à 6,600,000 francs; les capitaux engagés dans ces industries sont de 9,000,000 de francs, et le nombre de personnes qu'elles occupent, de 1,355.

17° *Fabrication de la poudre à canon.*

On porte à 137 le nombre des fabriques de poudre, qui confectionnent annuellement 5,000,000 de kilo-

grammes; cette industrie, qui occupe près de 500 personnes, emploie 4,000,000 et demi de francs de capital.

18° *Fabrication d'instruments de musique.*

Les capitaux engagés dans cette industrie s'élèvent à 3,600,000 francs; près de 1,000 personnes y trouvent de l'occupation.

19° *Industrie de la soie.*

L'industrie de la soie, déjà ancienne aux États-Unis, n'y a pris néanmoins que peu de développement, comparativement aux autres branches industrielles. Cependant, dans ces derniers temps, on voit un plus grand nombre de personnes s'y intéresser.

Le ver à soie a été introduit aux États-Unis dans le dix-septième siècle; les colons de la Virginie, de la Géorgie et des Carolines ont été les premiers qui aient encouragé cette industrie; et il y a 100 ans, la soie formait un objet important de leurs exportations.

En 1760, la colonie du Connecticut s'est occupée de la même industrie; et dès 1770, les colonies qui forment aujourd'hui les États de l'Est et du Milieu entretenaient une opinion favorable à l'introduction de cette branche d'industrie.

En 1771, le docteur Franklin se prononça en faveur de l'introduction de la culture du mûrier, et une compagnie fut établie sous les auspices de la société philosophique de Philadelphie. Jusqu'en 1774, la

production de cette industrie alla en augmentant, et prit un certain degré d'importance parmi les productions des colonies américaines. La guerre de 1776 porta un coup à cette industrie et en arrêta le développement.

En 1783, à la paix, les Américains étaient tellement réduits dans leurs ressources financières, qu'ils furent obligés d'abandonner entièrement cette industrie.

Dans le Connecticut on continua cependant de s'en occuper, et cette industrie fit même quelques progrès; néanmoins, jusqu'en 1812, ses produits ne furent employés que pour faire du fil.

Après la seconde guerre, en 1815, on fit alors des objets de passementerie pour la carrosserie, industrie très-répandue dans le Connecticut.

C'est aussi vers cette époque que l'usage des chapeaux de soie fut importé aux États-Unis; par suite, la chapellerie, industrie très-active en Amérique, tira ses peluches de soie en partie du Connecticut et en partie de l'Angleterre.

En 1826, le congrès national s'occupa d'encourager l'industrie de la soie dans l'Union; à cet effet, il fit publier aux frais de l'État d'intéressants documents sur le travail de la soie, sur la culture du mûrier et sur les soins à donner aux vers à soie.

En 1831, la législation du Massachusetts, stimulée par le même objet, et dans les intérêts de ses citoyens, se chargea de la publication d'un ouvrage spé-

cial sur cette matière, dû au talent de M. J.-H. Cobb.

En 1835, elle adopta plusieurs lois protectrices de cette industrie.

Le Connecticut suivit le même exemple, et proposa une prime d'encouragement à tout individu qui introduirait de nouveaux plans de mûriers. Une prime de 5 francs fut également promise par kilogramme de soie produite dans l'État; en 1839, cette disposition législative fut abrogée.

En 1836, la législation du Maine joignit également son encouragement à celui des autres États; le Vermont adopta les mêmes mesures, et successivement ensuite le New-Jersey, le New-York et les autres États.

Vers cette époque, cependant, cette industrie éprouva une crise fatale à un très-grand nombre de capitalistes et de compagnies qui étaient entrés dans des spéculations assez considérables sur cet objet. Ce vertige de spéculation, si commun à l'Américain, porta un rude coup à quelques-unes des compagnies les plus solidement constituées; leurs capitaux furent absorbés, et des ruines remplacèrent bientôt cette apparence de prospérité miraculeuse qui, pendant un temps, avait été la cause de cette espèce de délire qui paraissait animer tous les citoyens des États-Unis.

Cependant, au milieu de toutes ces vicissitudes, une industrie plus saine, mieux comprise, s'est enfin fermement établie dans 15 États de l'Union; ses produits ne sont pas encore, il est vrai, très-considérables,

mais enfin ils témoignent d'une situation susceptible désormais de s'améliorer sans appréhension de mauvais retours. Dans toute l'Union, le Connecticut et l'Ohio sont encore les deux États où l'industrie de la soie a pris plus de développement. On fabrique dans l'Ohio des soieries pour rubans, gilets et foulards qui peuvent rivaliser en qualité avec les mêmes articles importés.

Le climat de l'Union jusqu'au 42e et même 44e degré de latitude boréale est favorable à la culture des mûriers et à l'éducation des vers à soie. Mais l'expérience prouve que là, comme ailleurs, cette industrie ne peut être avantageuse que lorsqu'elle est jointe à des intérêts agricoles.

La valeur totale de la production de la soie est de 600,000 francs.

Les capitaux engagés dans cette industrie sont de 1,372,000 francs.

Le nombre des personnes employées est de 767, dont 246 hommes et 521 femmes ou filles.

20e *Industrie linière.*

L'industrie linière n'a pas encore pris, aux États-Unis, un très-grand développement, quoique le climat et le sol de l'Amérique soient particulièrement propres et favorables à la culture du lin, et que le nombre des personnes qui se livrent à cette culture soit assez considérable. Cette industrie est presque restreinte aux usages domestiques. On estime que les ca-

pitaux engagés s'élèvent à un peu plus de 1,000,000 de francs, la valeur des produits est portée à 1,000,000 et demi de francs, et le nombre de personnes engagées dans cette industrie, à 1,628.

Je terminerai ce chapitre, déjà très-étendu, des diverses branches de l'industrie américaine par trois dernières citations importantes dans la statistique industrielle des Américains.

La première, c'est que la valeur des constructions maritimes, en 1840, a été de 35,000,000 de francs.

La seconde, que la valeur des maisons construites a été de 210,000,000 de francs; 54,113 maisons ont été élevées, dont 8,429 en pierres ou briques, et 45,684 en bois; 85,501 personnes ont été occupées dans ces constructions.

La troisième, c'est que le chiffre total des capitaux employés dans diverses industries, qui ne se trouvent pas comprises dans l'énumération précédente, s'élève à 125,000,000 de francs, et la valeur de leurs produits dépasse 174,000,000 de francs.

CHAPITRE XXII.

INDUSTRIE MINIÈRE.

Charbon de terre. — Sel. — Plomb. — Métaux précieux. — Carrières.

Charbon de terre.

Dans l'état actuel de nos connaissances mécaniques et industrielles, surtout depuis l'application de la vapeur, un des plus importants éléments de la prospérité industrielle d'un pays, c'est, sans contredit, après le fer, le charbon de terre. Ce produit est à la fois une source intarissable de chaleur, de lumière et de richesses pour les hommes. Enfin c'est l'agent principal et indispensable de notre civilisation !

Sous ce point de vue, c'est avec raison qu'on peut dire que les États-Unis sont une des parties les plus privilégiées du globe ; car on rencontre des mines de houille sur presque tous les points de son vaste domaine, et, ce qui ajoute encore à leur mérite, c'est qu'elles arrivent à la surface du terrain, sur les flancs des montagnes, aussi faciles d'accès que d'exploitation, aussi variées dans leurs qualités qu'applicables à diverses industries.

Un seul bassin carbonifère semble servir de base à l'immense plateau compris entre l'Hudson, les montagnes des Appalaches comme limite méridionale, et

les montagnes Rocheuses comme limite occidentale; et auquel le Mississipi vers le golfe, le Saint-Laurent, la Susquehannah et l'Hudson vers l'Atlantique servent de débouchés à la mer.

L'Alleghany, une des chaînes des Appalaches, semble servir de limite, dans cet immense bassin, aux deux grandes classifications de houilles grasses ou bitumineuses et de houilles sèches ou anthracites dans lesquelles il se partage.

Le bassin des houilles grasses s'étend à l'ouest des Alleghanys; une partie sur la Pensylvanie, le Maryland, la Virginie, le Tennessee et l'Ohio, traverse la rivière de ce nom, et atteint jusqu'au pied des montagnes Rocheuses.

Les bassins de houilles sèches, dites anthracites, se trouvent uniquement à l'est de la limite des Alleghanys.

D'après les divers spécimens de charbon de terre trouvés sur tous les points de cet immense bassin, il est très-présumable qu'il doit y avoir sur cette partie du nouveau monde une plus grande masse de charbons que ne peut en présenter tout le continent de l'ancien monde.

Dans la Pensylvanie, le Maryland, la Virginie, le Tennessee, le Kentucky et l'Alabama, des houillères sont en exploitation déjà depuis plusieurs années.

Sur le Potomac, à Cumberland, et sur le grand canal de la Chesapeake à l'Ohio, de riches houillères de charbons bitumineux sont également en exploitation.

A Blosburg, dans le comté de Tioga, État de Pen-

sylvanie, on exploite dans ce moment de riches houillères qui fournissent au canal Érié 200 tonnes de transport par jour.

A Tonewanda, sur le côté occidental des Alleghanys, on trouve aussi des mines de charbon qui ont 1 mètre 80 centimètres d'épaisseur, et qui sont exploitées pour l'usage du pays.

Dans les comtés de Clarefield et de Jefferson, près d'Olean, en Pensylvanie, on trouve d'autres mines dont les charbons sont admirablement situés pour fournir aux approvisionnements de la partie occidentale du New-York.

Mais c'est à l'ouest des Alleghanys, ainsi que je l'ai dit, que sont situées les mines de houille les plus riches et les plus étendues. Il semble que la Providence ait ainsi voulu préparer à l'avance, pour les populations innombrables qui un jour doivent habiter l'immense vallée du Mississipi, des ressources industrielles infinies!

On n'a point encore acquis jusqu'à ce jour une connaissance parfaitement exacte de tous les gîtes houilleux que recèle le vaste territoire de la république américaine; néanmoins on est parvenu à reconnaître et à s'assurer que des charbons bitumineux (houilles grasses) se rencontrent presque partout, et sont surtout très-accessibles.

Des stratifications de charbons bitumineux traversent les montagnes presque horizontalement, et n'ont qu'une faible pente, favorable à l'écoulement des eaux dans les galeries d'extraction. Ces couches ou

stratifications varient en épaisseur de 30 centimètres à 4 mètres; en moyenne elles ont 2 mètres d'épaisseur. Plusieurs couches courent parallèlement les unes aux autres, se présentant ainsi sur trois ou quatre rangs séparés par de minces couches de terre glaise et d'ardoises. Rarement ces stratifications souffrent une déviation ou interruption, et un très-grand nombre approchent près de la surface du sol.

On n'a pas encore découvert de mines de houille dans le New-York ni dans la Nouvelle-Angleterre; mais il est vrai que jusqu'ici les recherches géologiques n'ont point été faites avec assez d'exactitude pour qu'on puisse en conclure qu'il n'en existe pas. Tout tend à prouver le contraire; car on exploite dès ce moment, dans la Nouvelle-Écosse, des charbons de très-bonne qualité. Il est donc probable que les causes qui ont contribué à la formation de la grande zone houillère des Alleghanys auront étendu leur influence depuis le cap Breton jusque dans l'Alabama, où l'on a récemment découvert d'excellents charbons de terre.

Les gîtes de charbons anthracites qui forment la principale richesse de l'État de Pensylvanie (1), dont ils occupent une si grande portion de territoire, reparaissent dans le Rhode-Island et le Massachusetts, près de Worcester et de Tauton.

La zone des charbons anthracites prend immédiatement sous les Alleghanys, à la base des houilles

(1) On estime que la zone houillère dans la Pensylvanie est le cinquième du territoire de l'État, et trois fois plus grande que celle des houilles réunies de l'Europe.

bitumineuses, sous lesquelles elles pénètrent jusqu'à quelque distance au centre des montagnes, et s'étend de cette limite à l'est vers l'Atlantique. Ces charbons sont évidemment de formation antérieure aux houilles grasses ou bitumineuses, et, s'étant trouvés moins protégés que celles-là contre les courants, ont été, par suite, plus complétement minéralisés.

Les houilles anthracites sont d'un accès facile, et se trouvent à proximité de nombreux débouchés qui en facilitent l'écoulement; aussi ont-elles été les premières exploitées. Elles ont donné naissance à une branche d'industrie très-lucrative et à un commerce très-actif, que de nombreuses voies de transport par canaux et par chemins de fer ont contribué considérablement à développer.

Dès 1776, on a commencé à exploiter cette espèce de charbon, mais ce n'est qu'en 1808 que les premiers parurent à Philadelphie; et en 1820 seulement, on commença à en livrer au commerce, après que des essais pratiques eurent confirmé la bonne opinion que l'on était en droit de se former de ce nouveau combustible. A cette époque, il y eut environ 365 tonnes de livrées au commerce. Aujourd'hui les exploitations en livrent 865,414 tonnes, occupent 3,042 ouvriers, et emploient près de 22,000,000 1/2 de francs.

On calcule que depuis 1820 il y a eu près de 6,000,000 1/2 de tonnes de ce charbon livrées au commerce; en 1830, la consommation ne dépassait guère 150,000 tonnes; en 1840, elle a été de 1,000,000 1/2.

Depuis ce jour, son usage se répand de plus en plus;

déjà on l'emploie avec avantage sur un très-grand nombre de bateaux à vapeur et dans quelques usines à fer. La consommation de ce charbon minéral doit donc prochainement dépasser 2,000,000 de tonnes par an.

Quant à l'exploitation des charbons bitumineux, on peut considérer cette branche d'industrie et de commerce à peine à sa naissance, quant au développement qu'elle est appelée à recevoir prochainement. Les charbons bitumineux de la Virginie sont déjà exploités, il est vrai, depuis nombre d'années; mais ce qui se passe dans cet État ne peut servir de guide pour l'avenir de ce commerce.

Des charbons bitumineux d'excellente qualité sont aujourd'hui en exploitation en Pensylvanie, en Maryland et en Virginie. Jusqu'ici le littoral de l'Atlantique ne s'est approvisionné que des houilles grasses ou bitumineuses de la Virginie, parce que le bassin carbonifère de la Virginie orientale, situé à 5 et 6 lieues de Richmond et de Petersburg, se trouvant traversé par le James et l'Appomattox, deux affluents de la baie de la Chesapeake, a pu écouler ses produits avec facilité et à un prix de transport très-bas, au moyen de la navigation. Ces charbons rivalisent avec ceux de l'Angleterre en qualité; mais ils ont à supporter aujourd'hui la concurrence des charbons de la Pensylvanie.

En effet, les frais d'extraction en Virginie sont plus élevés que dans la Pensylvanie; mais, d'un autre côté, les frais de transport sur es canaux de la Pensylvanie

sont plus considérables dans cet État que sur les canaux et les chemins de fer de la Virginie. Le prix de la main-d'œuvre est moins élevé en Pensylvanie; en outre, les veines de charbon passent en général au-dessus des niveaux d'eau, de sorte que l'emploi des machines d'épuisement est entièrement inutile dans la plus grande partie de ces houillères.

Enfin les houilles sèches, introduites maintenant dans les usages ordinaires, et en remplacement des houilles grasses qu'on employait autrefois uniquement, deviennent de fait un nouvel objet de concurrence, d'autant plus que ces dernières peuvent être livrées au commerce à beaucoup meilleur marché que les houilles grasses.

Le Maryland possède de très-riches mines de houilles bitumineuses sur le Potomac, près du canal de la Chesapeake et du chemin de fer de l'Ohio; ce gîte n'a pas moins de 36,000 hectares; son épaisseur est de près de 15 mètres.

Ces houilles peuvent être rendues sur quais, prêtes à être livrées sur des bâtiments affrétés, soit pour le cabotage, soit pour la navigation de long cours, au port de Georgetown ou d'Alexandrie, dans le district de Colombie, au prix de 45 francs la tonne, tous frais inclus. On ne saurait douter dès lors que ces houilles ne pussent facilement soutenir les frais de transport en Europe, et entrer ainsi en concurrence soit avec les houilles provenant de la Belgique, soit avec les houilles anglaises.

Un grand nombre de compagnies se sont formées

pour l'exploitation de ces richesses minérales qui alimentent déjà des usines, des forges, des hauts fourneaux où on travaille le fer, le cuivre, la chaux, le plâtre, etc.

Le Maryland possède, ainsi que la Pensylvanie, de larges bassins de houilles anthracites.

L'exploitation des charbons bitumineux a donné, en 1840, un rendement estimé à 980,105 tonnes, dont l'extraction occupe 3,768 ouvriers, et emploie près de 9,000,000 de capitaux.

Les charbons bitumineux des États-Unis sont beaucoup plus lourds que ceux de l'Europe. Les houilles sèches des États-Unis présentent la même différence relative de poids, ainsi que le prouvent les résultats comparatifs suivants :

Les charbons anglais. . .	de New-Castle ont une pesanteur spécifique de. .	1,280
	de Southwales.	1 263
Les charbons des États-Unis.	des Illinois.	1 2 3
	de Cumberland.	1,330
	Maryland.	1,352
	de Bedford Pe.	1,629
Charbons anthracites. . .	de France.	1,072
	d'Angleterre, ...	1,263
	de Pensylvanie.	1,600

L'analyse des charbons bitumineux de la Pensylvanie donne les résultats suivants :

Carbone.	75 4
Bitume.	16 3
Substances terreuses.	8 3
	100 »

Charbons du la vallée de Potomac.

Carbone.	77	»
Bitume.	16	»
Terre, etc.	7	»
	100	»

Autre analyse.

Carbone.	82	»
Bitume.	13	34
Terre.	3	»
Eau.	1	66
	100	»

Charbons de l'Ohio.

Carbone.	62	6
Bitume.	35	5
Terre, etc.	1	9
	100	»

Charbons anglais bitumineux du Northumberland.

Carbone.	67	5
Gaz, Goudron, Eau	30	»
Terre, etc.	2	5
	100	»

Charbons anthracites de Southwales. (Angleterre.)

Carbone.	79	5
Goudron.	17	5
Terre.	3	»
	100	»

Charbons anthracites de la Pensylvanie.

Analyse de M. Pelouse.

Carbone.	94 89
Hydrogène.	2 55
Oxygène.	2 56
	100 »

La consommation de houilles en Angleterre et leur exportation étaient évaluées, en 1830, à près de 15,000,000 de tonnes; en 10 ans, elles ont doublé, elles sont aujourd'hui de 30,000,000, dont 40,000 trouvent encore un marché aux États-Unis. Or, d'après ce qui précède, on voit que les États-Unis ont au moins d'aussi grands avantages dans la possession de vastes bassins houillers, dont les produits sont au moins égaux, sinon supérieurs en qualité à ceux de la Grande-Bretagne. Avec de telles ressources en combustible, à quelle prospérité industrielle ne doit-on pas croire que les États-Unis soient réservés!

La puissance mécanique due à l'emploi de ce précieux combustible, par l'intermédiaire des machines à vapeur, est équivalente, en résultat de travail utile, en Angleterre, d'après des calculs statistiques bien établis, au produit de 400,000,000 *d'ouvriers!* Aux États-Unis, les mêmes éléments existent plus abondamment, et de plus le génie national est peut-être plus actif, plus entreprenant; que ne doit-on pas, dès lors, attendre de la nation américaine dans la carrière de prospérité et du bonheur des peuples!

Sel.

Le territoire des États-Unis n'est pas moins bien partagé en nombreuses et abondantes sources d'eau salée, qu'en gîtes carbonifères. Ces sources sont surtout très-nombreuses à l'ouest des montagnes des Appalaches, et sont une véritable providence pour les vastes régions occidentales où l'on élève de nombreux troupeaux de toute espèce, et où, en conséquence, la préparation des viandes salées forme un objet principal d'industrie et de commerce pour ses habitants.

La découverte des premières sources d'eau salée à l'ouest des montagnes est due aux buffalos, que leur instinct naturel poussait à traverser, en nombreux troupeaux, les immenses forêts qui les séparaient des prairies, leur résidence habituelle, pour venir se substanter d'une portion de sel nécessaire à leurs besoins ordinaires. Ils se frayaient ainsi un chemin bien battu jusqu'à certains petits ruisseaux dont les eaux contenaient en dissolution une assez forte quantité de sel que leur avaient abandonnée des stratifications de sel gemme déchirées par les courants. Ces lieux, rendez-vous habituel des bêtes des forêts, étaient parfaitement connus des indigènes qui s'en appropriaient également tout le profit dont ils éprouvaient le besoin, et furent dénommés par les premiers Européens qui les découvrirent, *salt licks, fissures de sel.*

Dès 1794, quelques pionniers virginiens, qui s'étaient avancés vers la vallée de l'Ohio, découvrirent

les sources du Canhawa, devenues célèbres par les établissements qui ont donné depuis à l'industrie manufacturière du sel, sur ce point, une importance remarquable.

Ce ne fut guère que vers 1808 que l'on s'occupa de mettre à profit les avantages naturels de cette localité pour la fabrication du sel; et dix ans plus tard, on commença à se servir du charbon de terre comme combustible, pour la vaporisation de ces eaux.

Les établissements de la Pensylvanie, sur la rivière de Conemaugh, sont également très-importants.

On en trouve aussi dans le Kentucky, dans l'Ohio, dans l'Illinois, dans le Missouri, l'Arkansas, dont les rendements sont considérables.

Les eaux de ces diverses sources sont de forces différentes :

Celles de New-York donnent un boisseau de sel par 40 ou 48 gallons soumis à l'évaporisation. — Celle de Kanhawa, la même mesure par.	70	gallons.
Celles de l'Ohio (Muskingum) le même rendem. par	50	»
Celles de l'Arkansas (Grand-River).	80	»
Celles du Michigan, à la profondeur de 200 mètres.	82 1/2	»
Id. à la profondeur de 75 mètres.	110	»
Id. à la profondeur de 41 mètres.	221	»
Celles de Pensylvanie (Conemaugh).	300	»
Eau de mer, à Nantucket.	350	»

En 1830, la production totale du sel des États-Unis était de 130,000 tonnes.

En 1840, les États-Unis ont produit 203,912 tonnes de sel; cette industrie occupait 2,365 personnes, et

un capital de 35,000,000 de francs; la valeur des produits était estimée à 7,224,000 francs.

Malgré cette immense ressource de la production indigène du sel, on importe annuellement, dans les États-Unis, pour près de 4,000,000 de francs de sel.

Voici l'ordre dans lequel sont classés les États où l'on fabrique du sel : le New-York, la Virginie, le Maryland, le Massachusetts, l'Ohio, le Kentucky, le New-Hampshire, l'Illinois, le Missouri, le Wisconsin, l'Arkansas. — Le New-York seul fournit plus de 95,000 tonnes; c'est près de la moitié du rendement total de l'Union.

Plomb.

L'Amérique possède de nombreuses mines de plomb dans le New-York, le Jersey, la Pensylvanie, la Virginie, le Tennessee, l'Illinois, le Missouri, etc.; mais celles des Illinois, du Missouri et du Wisconsin sont les plus riches.

Les mines du Missouri étaient connues des Français et des Espagnols, qui ne les exploitèrent que très-imparfaitement. On n'a commencé à porter quelques soins sur cette branche de la richesse minérale du territoire américain, que depuis que les contrées occidentales sont définitivement attachées à l'Union.

Les points sur lesquels ces exploitations sont conduites avec le plus d'activité sont Herculanum, Potosi, Saint-Michel, Sainte-Geneviève et Galena. On transforme une grande partie des produits de ces mines

sur les lieux mêmes, en litharge ou blanc de plomb, et en plomb de chasse, qu'au moyen de la navigation des grands fleuves de l'Ouest, on porte sur divers marchés de ce vaste territoire.

On compte aux États-Unis 120 établissements où l'on fabrique du plomb. La quantité de plomb produite en 1840 s'est élevée à 14,000,000 de kilogrammes, à l'exploitation desquels 1,017 individus étaient engagés, et occupant près de 6 millions et demi de francs de capitaux.

Les États dans lesquels des mines de plomb sont en exploitation sont : le territoire de Wisconsin, l'État de l'Illinois, le Missouri, la Virginie, le New-York, le territoire d'Iowa, la Caroline du Nord, le Tennessee et le New-Hampshire.

Exploitation des métaux précieux.

L'exploitation des mines d'or a produit, en 1840, une valeur de 2,698,000 francs. 1,150,000 de francs sont engagés dans cette industrie, qui occupe 1,046 personnes.

L'exploitation d'autres métaux absorbe 1,170,000 francs, rendant environ 1,850,000 de francs, et employant 728 personnes.

On compte près de 8,000 personnes engagées dans l'exploitation des carrières dont les produits ont une valeur de 18,000,000 de francs ; les capitaux engagés dans cette industrie s'élèvent à 12,700,000 francs. Cette branche d'industrie existe dans toutes les divi-

sions territoriales des États-Unis. Les districts de Colombie, d'Iowa, et les États du Mississipi et de la Louisiane seuls forment exception à cette règle. L'État de New-York est celui de l'Union dont les exploitations de ce genre ont le plus grand développement.

CHAPITRE XXIII.

DES CLASSES OUVRIÈRES AUX ÉTATS-UNIS.

Division territoriale des États-Unis par genre de production et déterminant ainsi la position relative des travailleurs. — États de la Nouvelle-Angleterre, du Nord, du Milieu, du Sud et de l'Ouest. — Situation morale des ouvriers dans les manufactures de la Nouvelle-Angleterre. — Prix de la journée. — Ouvriers des grandes villes. — Situation du travailleur esclave dans les États du Sud. — Classes pauvres aux États-Unis. — Leur situation. — Leur avenir. — Ressources qu'offre l'Amérique du Nord aux classes laborieuses.

En parlant des classes ouvrières aux États-Unis, de leur condition morale et sociale, il est d'abord nécessaire d'établir la différence que fait naître l'esclavage dans certaines parties de l'Union, que caractérisent du reste des productions spéciales, et, par suite, des mœurs et des habitudes différentes : car, dans les États où la servitude existe encore, elle a imprimé son cachet indélébile sur les classes ouvrières, donné aux blancs une certaine allure, et complétement changé les relations ordinaires qui s'établissent entre les maîtres et les ouvriers. Enfin l'exécution même du travail porte avec elle son empreinte distincte : tout ce que fait l'ouvrier blanc, étant payé, est plus exact, plus prompt, plus complet ; l'ouvrage de l'esclave, n'étant pas rétribué, est moins exact, beaucoup plus lent, et surtout toujours imparfait.

Les États de la Nouvelle-Angleterre, du Nord et quelques-uns du Milieu sont à la fois agricoles, manufacturiers et commerçants; on y récolte généralement des céréales, du maïs et du blé. Les États du Milieu et de l'Ouest sont en même temps cultivateurs et manufacturiers; ils produisent des denrées de toutes espèces, des céréales, du tabac, et élèvent de nombreux troupeaux.

Les États du Sud sont presque exclusivement cultivateurs, et produisent du riz, du tabac, du coton, du sucre.

Telles sont les sources diverses de richesses qui caractérisent les trois grandes divisions territoriales de l'Union; elles indiquent, suivant leur nature, la valeur intrinsèque du travail de l'homme libre ou de l'esclave, et déterminent, par suite, la position relative des deux races qui habitent les États-Unis.

Dans la première division, du Nord et de l'Est, la servitude n'existe plus déjà depuis longtemps; elle n'y a même jamais été très-répandue, car son travail ne pouvait y être avantageux.

Dans la seconde division, du Milieu et de l'Ouest, elle se maintient encore, mais tend tous les jours à s'en éloigner, car l'expérience prouve qu'elle ne peut être avantageuse là où les céréales sont cultivées; elle finira donc indubitablement par y être entièrement abolie avant peu.

Dans la troisième division, celle du Sud, où les produits sont, au contraire, plus avantageusement ob-

tenus par le travail des esclaves, se trouve la grande masse des noirs esclaves.

Le fait même de l'introduction du travail par esclaves aux États-Unis ne peut être directement reproché aux Américains ; cette lèpre de leur pays a été importée parmi eux et imposée, en quelque façon, sur eux par l'avarice, la cupidité et la jalousie de la mère patrie, dont le gouvernement, sous l'influence directe de la couronne et du parlement, autorisa, sanctionna et favorisa l'odieux commerce des noirs esclaves, dans le but d'en peupler les colonies anglaises de l'Amérique (1). La mère patrie voulait par là arrêter le développement que ces colonies pouvaient prendre au préjudice des intérêts de la métropole, les émigrations de blancs menaçant alors d'appauvrir l'industrie anglaise, enfin obliger les colonies à rester dépendantes de cette même industrie anglaise, qui de tout temps a visé au monopole par tous les moyens en son pouvoir.

Cinq États du Sud, où le riz, le tabac, l'indigo et le coton formaient les objets principaux de la culture, importèrent le plus grand nombre d'esclaves. Dans la Nouvelle-Angleterre, au contraire, et particulièrement dans le Massachusetts, comme on ne sentait pas aussi immédiatement le besoin d'esclaves pour le travail de la terre, l'opinion publique se prononça forte-

(1) Dumont, traité de commerce et de navigation, signé à Utrecht, 1713, et Walsh : *Appeal from the judgment of Great-Britain, respecting the United-States*, deuxième édition.

ment contre l'introduction des esclaves; aussi n'y a-t-on vu jamais que très-peu de nègres.

Le fait est que les colonies de la Nouvelle-Angleterre furent fondées par une classe d'hommes qui tenaient le travail en honneur, et qui furent dès lors les artisans directs de l'édifice social. Chez eux le travail se confondit avec l'idée du bien-être et des progrès; il stimula leur activité, leur intelligence; il servit admirablement au développement de leur génie entreprenant.

Le principe du travail parmi les habitants de la première division, c'est que chacun doit pourvoir lui-même à ses besoins. Chaque individu a donc pour but son bien-être; pour avenir, le progrès, son indépendance. Citoyen d'un État libre, jouissant de toutes les prérogatives attachées à cette situation civile, il convoite celle de l'indépendance de fortune qui doit lui assurer le titre précieux de propriétaire.

L'objet qui, par conséquent, anime tous les efforts de l'ouvrier blanc, dans les États du Nord et de l'Est, c'est de pouvoir amasser suffisamment, par son travail, pour être à même d'acheter dans les vastes contrées de l'Ouest des terres du gouvernement, qu'il est toujours sûr de se procurer à raison de 15 à 20 francs l'hectare.

Cette idée de pouvoir un jour devenir propriétaire de son champ exerce sur la classe des ouvriers de la Nouvelle-Angleterre, sur leur conduite, leur travail, leur dignité personnelle, une influence dont il est difficile, de ce côté de l'Atlantique, de pouvoir ap-

précier toute la portée. L'estime de soi-même, de sa condition est, dans le cœur humain, un sentiment naturel, et s'il ne se fait pas jour en Europe avec autant de force qu'en Amérique, c'est qu'aussi il n'y rencontre pas le même succès. En Europe les rangs sont serrés, la place manque; aux États-Unis il y aura encore de la place pour des siècles à venir sur ce vaste territoire, dont une faible partie seulement est entre les mains de la civilisation !

Ce même esprit de dignité personnelle, d'indépendance, existe dans toutes les classes ouvrières blanches, chez l'ouvrier ayant un état comme chez l'artisan, chez l'engagé sur les fermes comme dans la plus nombreuse population ouvrière des manufactures; car déjà les États-Unis comptent parmi les nations manufacturières, ainsi que je l'ai fait voir dans un précédent chapitre, et ils promettent de ne pas le céder en industrie, en économie, en exécution, aux nations les plus avancées. Mais aussi, par suite, il n'existe pas aux États-Unis, à proprement parler, de population fixe d'ouvriers, c'est-à-dire uniquement destinée à cette spécialité, ou qui transmette de père en fils, de génération en génération, l'industrie avec ses habitudes, ses mœurs et ses vices.

Dans la Nouvelle-Angleterre, les quatre cinquièmes de la population ouvrière engagée dans l'industrie manufacturière se composent de filles qui quittent leurs villages pour s'occuper pendant trois à quatre ans dans les fabriques, y venir faire quelques économies qui doivent contribuer à leur établissement comme fem-

mes mariées; car aux États-Unis le mariage est le but de toutes les jeunes filles. Rarement après le mariage voit-on une femme rester à la fabrique. Elles retournent donc au village d'où elles étaient parties, rentrent dans la vie domestique, et deviennent des mères de famille respectables.

En général, les personnes appartenant à la classe ouvrière s'établissent de bonne heure : un grand nombre des jeunes gens se marient de 20 à 25 ans, et les filles de 18 à 22 ans; et il est extrêmement rare de trouver une union que le mariage n'ait point sanctionnée, cette situation étant susceptible d'être punie par la loi.

Le fait est que le concubinage ou le célibat ne peuvent devenir un état normal, comme en Europe, parmi la classe ouvrière, puisque le mariage n'est point pour elle un sujet de charges nouvelles ou d'impôts, mais au contraire une source de richesse et de bien-être. L'ouvrier marié double son revenu, double ses économies, et bientôt il se voit en possession d'avances assez considérables pour avoir le choix de continuer à améliorer dans sa ville natale sa position, ou, si le pays qu'il habite ne lui présente plus assez de moyens de satisfaire à son ambition, de s'expatrier vers ces régions où son industrie trouve d'inépuisables ressources, et qui offrent à son activité des appâts toujours croissants.

L'autre cinquième est composé en grande partie de jeunes gens qui ont l'ambition d'apprendre l'industrie manufacturière pour s'élever à la situation de contre-

maîtres, commis, ou agents directeurs. Cette classe est plus permanente; l'autre, au contraire, se renouvelle sans cesse. Ce mouvement continuel dans la classe ouvrière manufacturière est évidemment désavantageux aux intérêts du chef de la manufacture, car il perd nécessairement dans le changement de ses ouvriers; mais ce qu'il perd dans l'habileté, il le gagne dans l'application et le moral des nouveaux engagés. Enfin un immense avantage pour la morale publique, c'est que de cet état de choses il ne résulte pas pour le pays l'acquisition d'une population entièrement dépendante de l'industrie des manufactures, sans caractère comme sans morale.

Un autre système particulier aux manufactures de la Nouvelle-Angleterre, et qui produit d'excellents résultats, c'est que les ouvriers sont tous logés et nourris dans des pensions appartenant au chef de l'établissement, qui les donne en location pour cet objet à certaines personnes chargées de ce soin, et veille lui-même, en quelque façon, sur la police intérieure, le régime alimentaire et la propreté de ces espèces de pensionnats.

Un dernier avantage du système suivi dans les manufactures de la Nouvelle-Angleterre, c'est qu'on y admet très-peu d'enfants, encore sont-ils toujours âgés de 12 ans au moins. Une loi de l'État du Massachusetts oblige les maîtres de manufactures à ne garder les enfants au-dessous de 15 ans que pendant 9 mois de l'année dans les fabriques, et impose l'obligation de les envoyer trois mois au moins à l'école.

Dans les établissements de Lowell, qui contiennent près de 9,000 ouvriers, on n'en compte que 150 au-dessous de 15 ans.

La durée du travail dans les manufactures est de 12 heures par jour.

Les manufactures chôment et tout travail cesse par tous les États-Unis les dimanches et quatre jours fériés dans l'année.

Le salaire moyen net des hommes par jour est de 4 francs 20 centimes, la nourriture étant payée à part.

Celui des femmes, par semaine, est de 10 francs 30 centimes.

Les ouvriers sont payés à la fin de chaque mois.

L'état sanitaire de la classe ouvrière attachée aux manufactures est, en général, très-satisfaisant, et plutôt meilleur dans ces établissements que dans la vie ordinaire.

Quant à la condition morale et religieuse, elle est excellente, et on conçoit qu'il doive en être ainsi dans un pays où la société est établie sur les vrais principes du christianisme. Ainsi, dans la seule ville de Lowell, la plus manufacturière du Massachusetts, on compte 16 associations religieuses, dont 7,000 personnes sont membres ; c'est 1/3 de la population. Toutes ces associations tiennent des écoles du dimanche. Elles font, en outre, des cours publics dans des locaux où sont réunies des bibliothèques à l'usage des jeunes ouvriers ou apprentis. Dans ces institutions, il est assez ordinaire de se livrer à des discussions littéraires ou scientifiques.

Les chefs ou propriétaires des manufactures sont les premiers patrons ou donataires de ces institutions libérales.

En résumé, aucune classe d'ouvriers n'est aussi bien payée, nourrie et habillée, et aucun ne présente un état sanitaire et une condition morale plus satisfaisants.

L'ouvrier libre, exerçant une profession industrielle, est payé de 7 à 14 francs par jour; soit, en moyenne, 7 francs et demi; la nourriture est à sa charge.

L'ouvrier ordinaire ou l'engagé dans les fermes ou à d'autres travaux, est payé de 40 à 70 francs par mois; il est nourri et logé à la charge de celui qui l'emploie.

Ces prix subissent des fluctuations suivant les saisons ou l'urgence des travaux; mais on peut généralement établir en moyenne, que le salaire des ouvriers par mois, pendant toute l'année, est de 56 francs 80 centimes. Le prix moyen de la journée d'un ouvrier ou engagé ordinaire est de 3 francs; le prix moyen de la journée, à l'époque de la moisson et pendant les semailles, est de 4 francs 50 centimes. Le prix moyen de la nourriture d'un ouvrier par semaine est de 7 francs 85 centimes.

Ces renseignements ne peuvent s'appliquer à ce qui existe dans les grandes villes du littoral où la classe ouvrière, composée en grande partie des émigrants de toutes les parties du monde, est empreinte des mœurs, des habitudes importées d'Europe. Dans

ces villes, l'aspect de la société, comme celui de la classe ouvrière, ne peuvent nullement donner une idée du caractère fondamental de la société américaine dans l'intérieur du pays.

Il faut donc considérer ce que je viens de dire des classes ouvrières dans les États où l'esclavage n'existe plus, comme étant une peinture des mœurs, des habitudes de la classe travaillante qui habite les villes, les villages, les campagnes éloignés du contact journalier des arrivages d'Europe, et telle que je l'ai vue dans les contrées arrosées par le Penobscot, la Merrimark, le Connecticut, l'Hudson, la Susquehannah, le Muskingum, le Scioto ou l'Ohio. Partout sur les rives de ces cours d'eau, la présence de l'homme laborieux était signalée par de riches moissons, par d'élégantes demeures annonçant le goût, les soins, la prospérité de ses industrieux habitants; de toutes parts, l'aisance se révélait à côté de l'industrie, l'homme paraissait riche de son travail, l'ouvrier était propriétaire d'un champ bien cultivé et d'une habitation confortable, où il m'est arrivé souvent de demander et recevoir l'hospitalité.

Mais ce qui caractérise essentiellement l'ouvrier libre américain, c'est qu'il jouit des mêmes droits électoraux que ceux qui l'emploient; il peut donc se présenter pour voter avec le même degré d'influence que les mieux favorisés de la fortune; il siége sur le banc des jurés, à l'égal des autres membres de la société, et prend son rang dans les milices nationales; en un mot, il est citoyen libre d'une nation indépen-

dante, et jouit de tous les avantages, de toutes les prérogatives attachés à ce titre.

Dans sa classification comme industriel, il fait partie d'associations qui ont pour but de pourvoir aux chances éventuelles de son état, à son éducation professionnelle, morale et religieuse ; il en retire secours et assistance dans le besoin, y puise de nouvelles lumières et de nouveaux moyens pour développer les ressources de son génie. Aussi peut-on dire que l'ouvrier américain se distingue par son intelligence, son activité, sa rare aptitude au travail utile.

L'ouvrier libre se trouve donc aux États-Unis, d'après ce qui précède, par rapport à la société civile et politique, dans le même droit commun qui régit toute la société américaine ; aussi est-il excessivement rare qu'il surgisse entre la société et la classe ouvrière aucune collision ; cependant j'ai été témoin d'une ou deux circonstances dans lesquelles une certaine partie de la classe ouvrière refusa de travailler si on ne faisait droit à ses réclamations : le premier, c'était la classe des tailleurs, à Philadelphie, qui demandait que les femmes ne fussent pas chargées de la confection des pantalons, partie de travail qui appartenait de droit à leurs professions, tandis que les femmes pouvaient trouver d'autre emploi par leur industrie ; une autre fois, c'étaient les ouvriers terrassiers d'un chemin de fer qui, n'ayant pas été payés par l'entrepreneur, s'insurgèrent et se portèrent à des voies de fait sur l'établissement même du chemin.

Dans le premier cas, un arrangement à l'amiable fut

conclu entre les maîtres et les ouvriers tailleurs; dans le second, justice fut rendue aux ouvriers, quant à ce qui leur était dû par l'entrepreneur qui s'était enfui; mais justice fut pareillement rendue contre eux, comme auteur de dommages, en les condamnant aux frais et dépens pour tous les dégâts commis à la voie et au matériel de la compagnie.

En général, lorsqu'un sujet quelconque de collision ou de lutte surgit entre des travailleurs et des maîtres, c'est toujours par un compromis à l'amiable que tout s'arrange; jamais l'autorité de la loi n'intervient que pour protéger la paix publique violée par des voies de fait.

Dans les États du Milieu et Occidentaux, où l'on cultive particulièrement les céréales, le tabac, les provisions, etc., on a remarqué que l'esclavage était un moyen dispendieux d'obtenir ces richesses naturelles du sol; l'esclavage a donc sensiblement diminué dans ces États, et l'ouvrier blanc, payé, y a substitué son travail plus prompt, plus intelligent, plus lucratif; car il ne peut pas y avoir de concurrence avantageuse entre le travail du blanc et celui du noir dans les pays où les céréales sont cultivées.

Les travailleurs libres s'emparent donc de l'industrie dans les États à culture; bientôt le travail de l'esclave n'y sera plus possible, car il aura entièrement cessé d'être productif; l'esclavage sera alors obligé de se réfugier dans les États où l'on cultive uniquement le coton et la canne comme sources principales de la richesse du pays.

Dans ces États, ce sont les nègres qui remplacent la classe ouvrière, et on n'y rencontre que peu d'ouvriers appartenant à la race blanche. Encore ceux-ci remplissent-ils le rôle de maîtres, et les nègres celui de tâcherons.

Les services d'un nègre, dans ces États, sont estimés de 375 francs à 1,000 par an, non compris une certaine quantité de vêtements qu'on est obligé de lui fournir.

Le maître est en outre chargé de veiller sur sa santé; aussi l'influence de ces soins, ou peut-être aussi de l'excellente constitution qu'il a reçue de la nature, est telle, que la race noire fournit un plus grand nombre d'exemples de longévité que la race blanche.

Si en effet on consulte les tables qui accompagnent le quinzième chapitre, on y retrouve les éléments de la comparaison suivante entre les personnes des classes blanches et de couleur qui ont dépassé 100 ans.

Sur l'ensemble de la population blanche, de 14,189,108, on trouve que le nombre de personnes qui ont dépassé 100 ans est de

Hommes.	471
Femmes.	315
Total.	786

ou 0,005 millièmes pour cent de la population entière.

La population de couleur, libre, est de 386,245. Le

nombre de personnes qui ont dépassé 100 ans a été de

Hommes.	471
Femmes.	315
Total.	786

ou 0,16 centièmes pour cent de la population de couleur libre.

La population de couleur, esclave, est de 2,487,215. Le nombre de personnes qui ont dépassé 100 ans a été de

Hommes.	753
Femmes.	580
Total.	1333

ou 0,053 millièmes pour cent de la population esclave.

Et sur l'ensemble des deux populations de couleur, libre et esclave, s'élevant à 2,873,460,

Le nombre des personnes qui ont dépassé 100 ans est de 1,980, ou de près de 0,07 centièmes pour cent.

Ainsi, le nombre des noirs esclaves qui ont dépassé 100 ans est 10 fois 1/3 plus grand que celui de la race blanche! Ne peut-on pas conclure de ce fait que cette classe de travailleurs ne se trouve pas dans une situation aussi malheureuse que pourrait le faire supposer le rang qu'elle occupe dans la société américaine ?

Pour ma part, j'ai beaucoup parcouru les États du Sud, j'y ai même séjourné pendant quelques années, par suite de mes travaux; j'ai eu sous mes ordres un

grand nombre de ces travailleurs; je les ai vus également sur les habitations, et je suis prêt à porter témoignage que comme hommes, comme travailleurs, je les ai toujours vus heureux et contents.

Le fait est que dans les États à esclaves, la condition morale, religieuse et physique des nègres s'est considérablement améliorée dans ces dernières années, les maîtres trouvant leurs avantages à les bien traiter, à veiller à leur santé, à leur bien-être.

Aux États-Unis, au Nord comme au Sud, l'oisiveté est tournée en mépris; tout homme travaille avec plus ou moins d'énergie, suivant le climat qu'il habite et la vigueur de sa constitution; mais enfin tout individu paye tribut à la condition impérative que l'homme est né pour le travail. Par suite, dans le Sud même, un très-grand nombre de blancs, petits propriétaires, travaillent avec leurs nègres. J'en ai vu une infinité d'exemples aux Attacapas, sur la rivière La Fourche, à la côte des Allemands, dans la Louisiane, dans la Floride, et dans la Caroline, la Virginie ou le Tennessee. Les propriétaires blancs, dans une condition plus aisée, suivent par eux-mêmes les travaux agricoles de leurs plantations, et l'exception à cette règle est de rare occurrence.

Les maîtres étant eux-mêmes les agriculteurs dirigeant leurs travaux, les nègres travailleurs peuvent obtenir aisément justice de leurs réclamations, dont la loi comme l'humanité commandent aux propriétaires de faire usage envers leurs esclaves. Il n'en est donc plus aux États-Unis comme autrefois aux colo-

nies, où les soins, l'administration, l'emploi des nègres étaient confiés au despotisme d'un gérant qui, ayant rarement un intérêt direct à traiter avec humanité les nègres de la plantation qu'il régissait au nom d'un propriétaire absent, écrasait les nègres de mauvais traitements ou de travaux au-dessus de leurs forces.

Le mariage chez les nègres est l'état le plus ordinaire; et quoique la cérémonie soit rarement célébrée par les ministres de la religion, il n'en est pas moins un acte civil conforme aux règles et usages prescrits. Sans doute des exemples de concubinage existent; mais, en général, l'opinion des nègres est fortement prononcée contre ce désordre. Souvent, trop souvent, dans les États du Sud, dans la Louisiane surtout, l'homme blanc fait de la négresse la compagne passagère de ses plaisirs, en a des enfants, et une race nouvelle, de sang mélangé, se crée ainsi et augmente tous les jours. Néanmoins j'ai toujours vu le nègre exprimer son dégoût pour ces sortes d'alliance, et mépriser souverainement la race qui en provient. Aussi je crois qu'il y a pour le moins autant d'antipathie entre les nègres et les mulâtres qu'entre les nègres et les blancs, comme races.

Mais un fait remarquable dans la situation sociale des esclaves dans les États du Sud, c'est que le maître blanc travaillant souvent avec son esclave et partageant ainsi ses travaux, il en résulte des rapports plus favorables aux nègres. De bonne heure le nègre se considère comme membre de la famille de son maître, qui dès lors devient son protecteur naturel; un gou-

vernement patriarcal s'installe, en quelque sorte, dans l'administration de cette famille composée de blancs et de noirs travailleurs. L'esclave dépend de son maître pour son bien-être, ses joies, ses récompenses et la rétribution de la justice; d'un autre côté, le maître comprend qu'il est de son intérêt d'alléger autant que possible les douleurs de l'esclavage. Aussi intéresse-t-il ses esclaves à la culture d'un petit champ qui devient leur propriété, et dès lors un moyen de leur procurer quelques douceurs par ses produits, soit par l'usage direct, soit par la vente. Chaque nègre a donc à lui appartenant un petit champ (*truck patch*) de 40 à 80 ares, qu'il travaille dans les heures réservées à son repos.

Quant aux nègres affranchis, ils sont en général dégradés, de mœurs et d'habitudes vicieuses; ils se concentrent dans les villes, où ils se chargent des plus grossiers travaux. Leur existence précaire et misérable les conduit souvent sous la main de la justice.

Néanmoins il en existe aussi un grand nombre qui forment exception à cette règle, et qui trouvent des emplois honorables sur les bateaux à vapeur ou dans les hôtels, comme intendants ou cuisiniers. Du reste, en général, comme l'état de domesticité aux États-Unis n'existe pour ainsi dire pas pour la classe blanche, ce sont des affranchis, leurs fils ou ceux qui naissent après que l'esclavage a été aboli, qui remplissent les fonctions de serviteurs. Ils peuvent donc trouver facilement à s'employer, pour peu qu'ils le veuillent; et s'ils tombent dans la misère, c'est que

la débauche paraît être leur état naturel, et qu'il est dans leur nature de craindre le travail.

Malgré cet état de choses, la longévité parmi cette race d'hommes, comme dans celle des esclaves, est, ainsi que je l'ai fait voir plus haut, plus grande que chez les blancs. J'ai déjà fait voir, chapitre XV, que la progression d'accroissement chez la race de couleur affranchie était de 23 pour 100; l'assertion que la classe des affranchis se trouve dans une condition si désespérée qu'elle doit succomber de misère sous la civilisation des blancs n'est donc nullement fondée en fait. Et, au contraire, on peut avancer que sur l'ensemble de la population, la mortalité n'est pas plus grande, à beaucoup près, parmi les noirs affranchis que parmi les nègres esclaves.

Les classes pauvres ou ouvrières ne peuvent trouver sur aucun point du globe peut-être les mêmes avantages, les mêmes ressources que leur assurent le vaste et fertile territoire de l'Union et ses admirables institutions. Aucun individu, en effet, aux États-Unis, ne peut être si pauvre qu'il ne puisse espérer devenir un jour propriétaire dans les solitudes de l'Ouest. Le prix des terres du gouvernement est de 15 francs par hectare. Pour 500 francs ou 1,000 francs, il peut donc acheter une excellente ferme de 32 hectares 1/2 ou *demi-quarts*, ou de 65 hectares ou *quarts* (1). Dans une seule année, un ouvrier peut facilement gagner

(1) Les lois sur les terres du domaine public les partagent en carrés de 6 milles, 9,654 mètres de côté, appelé *township*; le *township* est divisé en 36 carrés d'un mille de côté, couvrant ainsi 289 hectares (640 acres) appelés

les moyens d'acquérir une propriété; il prend une femme qui contribue directement ou indirectement à cette nouvelle situation, et, plein de confiance et d'espoir, il tourne ses pas vers les grandes régions occidentales, où sa présence, son travail, son industrie sont en demande et peuvent toujours être bien rétribués. Dans la première année de son arrivée sur ses nouveaux domaines, il peut aisément, par son seul travail, pourvoir aux besoins de sa famille, acheter une vache qui lui donne du lait, et des cochons pour sa nourriture. Dans très-peu d'années, toutes ces choses ont grandi et multiplié autour de lui; de nombreuses volailles, des cochons, des chevaux, des bestiaux animent sa propriété, riche en grains, en provisions de tous genres qu'il doit à son seul travail. Ce spectacle de tous les jours, de tous les instants de sa vie, remplit son âme de reconnaissance pour cette divine Providence qui l'a mis ainsi à même de devenir le père, le bienfaiteur de tout ce qui l'environne. Et lorsque les frimas de l'hiver ramènent autour de sa retraite toutes ces créatures auxquelles il peut étendre les bienfaits de sa prévoyance et de ses greniers bien approvisionnés, alors un sentiment de pieuse reconnaissance augmente en lui, et lui fait tourner les yeux vers le ciel pour le remercier de la position heureuse qu'il lui a faite sur la terre.

sections. La *section* est partagée en *quarts* de 68 hectares ou 160 *acres*, ou en *demi-quarts* de 32 hectares 1/2 ou 80 acres.

La plupart des fermes cultivées par les blancs sont d'un *quart* ou d'un *demi-quart*.

Ses enfants partagent ces nobles sentiments, car tous les jours ils en sont les témoins, et s'instruisent auprès de lui, à tous les instants de leur vie, de cette pensée dominante chez leur père, que l'homme, sous la protection immédiate du ciel, ne doit dépendre que de lui-même et de son travail; que tout ce qu'il doit réclamer des hommes d'État que sa voix a contribué à appeler au timon des affaires, c'est la garantie de lois justes.

Telle est la condition morale et matérielle ordinaire de l'homme de la classe ouvrière aux États-Unis; les exceptions ne se trouvent que dans l'atmosphère des grandes cités sur l'Atlantique, où les nouveaux arrivants n'ont encore pu s'impressionner de l'heureuse influence des principes, des habitudes et de la conduite qui constituent le véritable caractère démocratique des Américains.

Toutefois il est malheureusement trop vrai que des nouveaux arrivants en cherche de travail sur la terre des États-Unis se sont trouvés si dénués de toutes ressources, qu'il leur a été impossible de gagner les terres de l'intérieur où ils pouvaient toujours utiliser leurs bras, et se sont vus obligés de rester dans ces grandes villes, où il est peut-être plus facile encore qu'en Europe de se livrer à la débauche et aux vices de la paresse pour un temps, et bientôt après dans la triste alternative de périr de misère sur cette terre d'abondance ou de retourner en Europe.

Je n'ai qu'une explication à donner de la cause d'une si cruelle position : c'est que trop souvent ces

mêmes hommes, qui ne parvenaient à se soustraire à la mendicité en Europe que par une extrême frugalité et tempérance, n'ont pas plutôt mis le pied sur le sol américain, qu'ils oublient leur ancienne misère, et dépensent en quelques instants le fruit de longues et dures économies!

Que le travailleur européen qui croit devoir chercher à améliorer son sort par l'émigration recueille donc ce conseil de ma longue expérience : qu'il vive, dans ce pays d'émigration, avec la même économie, la même retenue, le même calcul de travail que sur sa terre natale, et je lui garantis qu'avant peu d'années il aura réalisé suffisamment pour devenir, lui aussi, *propriétaire* sur quelques points des immenses domaines occidentaux, où plus de 150,000,000 d'hectares d'excellentes terres sont à disposer et ne demandent que des travailleurs.

CHAPITRE XXIII.

CONCLUSION.

Le nouveau monde, entre les mains des Américains, est devenu une terre de prodiges où chaque mouvement de l'homme a été un progrès dans la vie sociale, politique et industrielle. Les premiers émigrants avaient apporté avec eux le germe de ce progrès, que la terre et le ciel d'Amérique devaient féconder avec toute l'énergie d'une nature vierge. La nation nouvelle, qu'ils ont su constituer des éléments les plus avancés que présentaient les sociétés de l'ancien monde, vers le commencement du dix-septième siècle, se trouve, de fait, avoir dépassé de beaucoup en prospérité les nations les plus privilégiées de la terre.

Un pareil résultat obtenu par les habitants du nouveau monde, tandis que ceux de l'ancien sont comparativement restés stationnaires, si même quelques-uns n'ont pas rétrogradé en liberté, en bien-être, aurait lieu de nous étonner si, pour nous convaincre, nous n'avions sous les yeux l'évidence des faits, et, pour nous l'expliquer, les pages ouvertes de l'histoire de ce peuple.

Quelles ont donc pu être les grandes causes prédominantes qui ont ainsi favorisé le développement de

la civilisation dans le nouveau monde? Devons-nous chercher dans les circonstances morales ou dans les circonstances physiques au milieu desquelles l'édifice de cette nouvelle société s'est élevé d'une manière si exceptionnelle, depuis son point de départ jusqu'à nos jours? Doit-on en attribuer le mérite à une volonté placée plus haut que celle des hommes, et qui, en intervenant dans la répartition de ces éléments, a voulu offrir ainsi aux peuples de l'ancien monde un point du globe vers lequel ils pussent tourner leurs regards avec espoir et bonheur?

Au milieu de toutes les causes qui ont concouru si directement à établir cette nouvelle société sur des bases durables de prospérité, il en est une qui me paraît dominer toutes les autres : c'est l'heureuse alliance que les premiers émigrants surent faire de leurs opinions religieuses avec la pratique de l'économie politique.

Les habitants de la Nouvelle-Angleterre combinèrent dans leur pratique sociale les idées de religion, de bien-être et d'indépendance; ils admirent que chacun doit être assuré du fruit de son travail, et avoir constamment pour but d'accroître sa prospérité domestique; chacun étant apte à se créer une existence de son choix, lorsqu'il est assuré qu'elle sera respectée, ils plièrent leurs institutions, leurs actes à ces idées, introduisirent ainsi dans leur administration intérieure plus de liberté pratique, plus d'indépendance politique qu'aucune communauté n'en avait exercé jusqu'alors.

Ces dispositions principales forment encore aujourd'hui les bases de la pratique sociale des États-Unis ; ils leur doivent, plus qu'à aucune autre cause, leur prospérité actuelle.

Un autre fait qui mérite de fixer toute notre attention dans la marche progressive de la société américaine, c'est le soin que la démocratie américaine a pris, depuis l'installation de son gouvernement unitaire, de resserrer, par tous les moyens en son pouvoir, les liens qui doivent unir ces États et procurer à chacun les ressources de toute la nation, quoique la nature et l'esprit des institutions ne lui donnent pas la centralisation des pouvoirs nécessaires. Par cet admirable accord de l'esprit national et du patriotisme des habitants des diverses parties des États-Unis, cette vaste république se trouve aujourd'hui aussi fermement garantie dans son indépendance que si elle était soumise à la plus forte centralisation administrative. Dans un cas d'urgence, la nation entière est sous les armes et peut alors agir directement par elle-même, accomplissant, sous sa propre responsabilité, avec toute l'énergie, toute la vigueur que lui donne le sentiment de sa dignité et de son indépendance, la tâche confiée, dans des pays différemment organisés, à des classes spéciales de la société.

Cette situation, particulière à l'Union américaine, ressort bien évidemment de tout ce que j'ai rapporté au sujet de la défense nationale. On a pu remarquer avec quelle intelligence les Américains avaient fait entrer si sagement tous les avantages particuliers de

leur immense pays dans ce système de défense qu'ils ont adopté. Ainsi, de bonne heure ils ont su utiliser et perfectionner la navigation naturelle par des travaux d'art, de manière à former un système complet, embrassant le plus grand nombre de leurs centres de population et de commerce.

Plus tard, lorsque le génie de Robert Fulton eut enrichi le monde de son incomparable découverte, les Américains ont su immédiatement approprier avec habileté aux gigantesques proportions de leur territoire cette puissance nouvelle de transport que leur offrait la vapeur ; et certes, sur aucun point du monde civilisé, il n'a été accompli d'aussi grands miracles !

C'est qu'aussi, sur aucun point, la vapeur n'a été si généralement appelée à concourir aux forces productives de la nation. Dans ces dernières quinze ou vingt années, l'esprit industriel des Américains a reçu une nouvelle impulsion dans toutes les branches productives. L'agriculture s'est considérablement étendue et perfectionnée à la fois dans les mêmes rapports que l'industrie manufacturière se développait. La production du sol s'est accrue avec celle des arts industriels, et tous deux en proportion de la consommation, dont la vapeur a agrandi le cercle.

En résumé, l'application de la vapeur à nos moyens modernes de transport a déjà apporté un changement incalculable dans l'économie politique, qui doit encore s'agrandir de tout l'avenir réservé à ce nouvel élément, et dont on peut, dès aujourd'hui, constater, parmi les nombreux résultats, les suivants comme les

plus importants : que les masses consomment en proportion des facilités qu'elles ont de se procurer soit des objets de première nécessité, soit des objets de luxe ; — que les agriculteurs ne sont pas les seuls producteurs avantageux ; — que le plus sûr moyen d'augmenter la population, c'est de lui faciliter les moyens de pourvoir à son existence ; — qu'une nation peut s'enrichir, quoique les importations dépassent la valeur de ses exportations ; — que, comme conséquence même de cet excès, l'or et l'argent ne sauraient être retenus ; que, lorsque cela serait même possible, le public y perdrait plus qu'il n'y gagnerait ; en d'autres termes, que les métaux précieux doivent être considérés comme des matières ordinaires dans le commerce ; — que la richesse nationale est mieux servie par l'intérêt particulier laissé à lui-même, que par l'intervention du gouvernement ; — que toute espèce d'industrie qui ajoute à la somme totale du bien-être de la société profite au corps de la nation dans les mêmes proportions qu'elle profite aux individus ; — que le luxe, lorsqu'il est le résultat du travail, ne peut être dangereux ; — qu'enfin, chaque nation a un intérêt direct à la prospérité de celles qui l'avoisinent.

La paix et l'harmonie dans lesquelles vit un peuple sont généralement considérées comme les sources principales du bonheur public ; cependant les rivalités que créent des communautés divisées comme le sont celles des États-Unis, et les agitations d'un peuple libre comme les Américains, sont les principes de la vie politique et l'école de l'homme.

Ces principes, opposés en apparence, n'ont point besoin d'être réconciliés; ils se prêtent un secours mutuel dans la conservation des États.

L'agitation politique n'est point du désordre; chez un peuple libre, c'est le seul moyen qu'il ait de manifester sa volonté; c'est donc un devoir sacré qu'il accomplit en s'y livrant. Car dans un gouvernement où des institutions libres existent, et où ces institutions sont l'expression de la volonté des citoyens qui les ont établies par les lois qu'ils ont décrétées, l'ordre, l'ordre public, dans un pareil État, n'est point ce que l'on entend ordinairement par ce mot dans nos vieilles sociétés d'Europe, c'est-à-dire la soumission passive d'un peuple à la volonté d'une minorité qui règle les affaires d'État. Dans de pareilles circonstances, la nature même de l'objet en discussion demande une manifestation de la volonté du peuple qui ne peut se faire jour que par le mouvement qu'on redoute.

Aux États-Unis, où le suffrage universel est reconnu et mis en pratique comme le seul moyen d'arriver à l'expression régulière, complète, de la pensée du peuple, c'est le mode qu'il emploie pour la formuler et la faire connaître. Ces agitations fréquentes, mais passagères, qu'anime ce mode de suffrage, ne sont jamais à craindre pour la tranquillité publique; elles ne dérangent jamais la bonne harmonie de la société; seulement, de même que la pensée de l'homme change, de même aussi changent et se manifestent les agitations pacifiques qui ont pour but de l'exprimer.

Ces agitations sont la sauvegarde d'un peuple libre;

sa tranquillité, son silence, dans de semblables circonstances, seraient les signes avoués de sa servilité.

On ne doit donc point appréhender de voir le peuple américain perdre de son esprit national tant qu'existeront dans leur primitive pureté les institutions libres qui appellent tous les individus à exprimer leur volonté sur la marche des affaires publiques, qui tiennent l'esprit du peuple en éveil, empêchent les sentiments de se corrompre, enfin qui disposent leur esprit aux affaires d'État auxquelles les lois les rendent tous également aptes.

La nation américaine est encore dans toute la force de la première jeunesse, quoique déjà elle soit parvenue, par le développement intellectuel et matériel qu'elle a pris dans ce dernier demi-siècle, au rang des nations les plus prospères et les plus civilisées du monde. Ses heureuses institutions trouvent dans la croyance qui caractérise encore ses populations, et dans l'instruction qui y est très-répandue, l'appui moral dont elles ont besoin pour se maintenir; tandis que l'immensité du territoire à exploiter doit fournir pour très-longtemps encore l'aliment qui paraît indispensable à cette dévorante activité qui est la vie de la démocratie.

Du reste, l'activité et l'esprit d'entreprise qui semblent être le caractère distinctif de la race américaine ne les portent pas seulement à faire des conquêtes sur les déserts, ils les portent également à chercher sur les mers les moyens de satisfaire cet impérieux besoin de leur nature.

De bonne heure, en effet, ils se sont accoutumés à considérer les mers comme un domaine qu'ils étaient appelés à exploiter, car la longue ligne de rivage s'étendant sur l'Atlantique, la mer des Antilles et l'océan Pacifique, semblait les convier à diriger leur génie instinctif à prendre son essor sur cet élément. En se séparant de la mère patrie, cette disposition reçut un puissant stimulant; et depuis cette époque, leur ambition naturelle leur a bientôt fait connaître tout ce que ce vaste champ pouvait rendre de richesses, d'avantages sous l'empire de leur industrie.

Aujourd'hui les vaisseaux de l'Union sont rencontrés sur toutes les mers, dans tous les ports; les Américains, enfin, font la concurrence à toutes les industries des autres peuples, non-seulement sur leur propre sol, mais encore sur celui de ces peuples mêmes!

Or, avec tous ces éléments de prospérité industrielle si généreusement départis au peuple américain, croit-on que cette nation puisse ainsi croître et s'étendre sans rencontrer un jour sur ses pas, tendant vers le même but, l'Angleterre? l'Angleterre qui a imprimé le sceau de son monopole sur toutes les parties du monde, qui a planté son pavillon sur tous les rivages, dont les marchands enfin ont porté leurs produits chez tous les peuples? Non, certes; et ce jour-là, s'il n'est déjà arrivé, ne peut être très-éloigné! Ces deux nations ne peuvent donc manquer de se mesurer, et le choc de ces deux puissances ébranlera l'Europe! — Le monde sera alors témoin d'une de ces luttes

d'autant plus terribles, qu'elles naissent de rivalité, d'antagonisme d'intérêts et d'antipathie instinctive d'autant plus profonde qu'elle est fraternelle.

Dans cette lutte, qui aura pris son origine dans les intérêts matériels, les seuls qui semblent pouvoir aujourd'hui remuer le cœur des hommes, les deux formidables champions apporteront les mêmes ressources, les mêmes moyens, les mêmes armes, les mêmes passions, le même but! seulement, le prétexte avoué sera différent. L'une voudra assurer sa suprématie sur les mers, qu'elle s'est déjà acquise au préjudice des autres nations industrielles et maritimes; la seconde revendiquera, au contraire, la liberté des mers et du commerce, s'en rapportant à la supériorité de sa force, de son génie commercial et industriel, pour l'emporter sur ses concurrents.

La nation américaine se présentera donc de nouveau dans la lice, avec la belle devise qu'elle a déjà soutenue en 1812, que

Le pavillon doit couvrir la marchandise,

Free ships, free goods.

Mais si les Américains ont pu soutenir la dernière guerre avec l'Angleterre lorsqu'ils n'avaient qu'une population moitié moins nombreuse et avec un tiers moins de ressources qu'aujourd'hui, quels avantages n'auront-ils pas dans une lutte nouvelle, sans dette, et par conséquent mieux préparés à supporter un

impôt que leurs rivaux, écrasés sous une dette immense!

Les Américains, il est vrai, plus qu'aucun autre peuple, s'occupent d'améliorer leur condition, de devenir riches; mais mieux aussi que tout autre peuple, ils peuvent supporter les privations, voire même la pauvreté, car leur sol peut toujours leur fournir en abondance tous les besoins de la vie. Enfin les Américains sont de leur nature pour le moins aussi opiniâtres que leurs antagonistes les Anglais; il n'est donc point présumable qu'on les voie plier dans leur résistance à la politique dominante et hautaine de l'Angleterre.

En présence de ces luttes industrielles de nation à nation, et des hostilités qui s'avancent tous les jours plus menaçantes du dehors, quel doit être l'espoir, le refuge, le rôle enfin de la France?

Il nous paraît parfaitement déterminé par toutes les circonstances de son organisation politique, sociale, et de sa position commerciale et industrielle.

Avec les États-Unis, la France se trouve à la fois en conformité de principes et d'intérêts; entre la démocratie américaine et la démocratie française il y a des rapports qui ne peuvent que s'accroître; le génie distinctif des deux peuples est tel, que jamais ils ne se feront concurrence : car l'un poursuit la richesse, l'autre la supériorité de l'intelligence; l'un rend hommage aux intérêts matériels, l'autre aux sentiments d'honneur qui de tout temps, même encore de nos jours, font vibrer les âmes françaises.

Le nom de France en Amérique est un objet de sympathie; le titre de Français, un droit à l'estime, à la considération des Américains. Aux États-Unis, on a gardé le souvenir de notre caractère chevaleresque, de notre désintéressement, gravés du reste dans les annales des guerres de l'indépendance, et que la conduite honorable des nombreux exilés de tous les partis a su maintenir intacts en y honorant le nom français.

Tout semble donc concourir pour indiquer l'union intime qui doit exister entre les deux peuples au jour où la tranquillité du monde sera de nouveau ébranlée par l'intolérable insolence d'une puissance dont la cupidité est aussi insatiable que l'ambition est cruelle.

Dans cette éventualité, je désirerais qu'on s'efforçât de part et d'autre de resserrer tous les liens et rapports internationaux par des concessions mutuelles favorables aux deux pays; car entre l'Amérique et la France il existe une alliance naturelle, et il est écrit là-haut que les défenseurs de la liberté de ce côté comme de l'autre côté de l'Atlantique doivent encore un jour faire cause commune et combattre sous l'union des deux couleurs! Ce serait donc faire acte de sagesse que de prévoir l'avenir et de le préparer!

FIN DU DEUXIÈME ET DERNIER VOLUME.

615910

Digitized by Google